

N-216
3E1



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

‘ ‘ A R A G O N ’ ’

**‘ ‘ ANALISIS JURIDICO DE LA EXPROPIACION DEL
TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA ZONA
METROPOLITANA DEL VALLE DE MEXICO ’ ’**

T E S I S

Que para obtener el Título de:

LICENCIADO EN DERECHO

Presenta:

LETICIA LUEVANO MORALES

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

San Juan de Aragón, Estado de México 1992



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

I N D I C E

"ANALISIS JURIDICO DE LA EXPROPIACION DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MEXICO"

PAGINA

INTRODUCCION

CAPITULO I

ANTECEDENTES

1.	LA CONCESION	16
1. 1	CONCEPTO	38
1. 2	ELEMENTOS	42
1. 3	CARACTERISTICAS	49
2.	CONCEPTO DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS	51
2. 1	DEFINICION GRAMATICAL DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS	58
2. 2	DEFINICION JURIDICA DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS.	60

CAPITULO II

**RETROSPECTIVA HISTORICA DEL SISTEMA DEL
TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN EL
VALLE DE MEXICO".**

1. - FORMAS DE ORGANIZACION	64
2. - CONCESIONES EXISTENTES	77
3. - LA EXPROPIACION	87
3. 1. CONCEPTO	89
3. 2. ELEMENTOS	92
3. 3. CARACTERISTICAS	94
3. 4. DIFERENCIA CON OTRAS FIGURAS	97
3. 5. LA EXPROPIACION APLICADA AL SISTEMA DE PASAJEROS EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MEXICO.	106
4. - AC'0 DE AFECTACION Y SUS CONSECUENCIAS.	117

CAPITULO III

CONSECUENCIAS E INOPERANCIA DE LA EXPROPIACION DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN EL VALLE DE MEXICO.	121
1. - PERMISIONARIOS Y RUTAS AFECTADAS	122
2. - MARCO JURIDICO CREADO O INEXISTENTE PARA LA REPRESENTACION DE LOS CONCESIONARIOS	123
3. - RAZONES SOCIALES DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS AFECTADAS	132
4. - ANALISIS SOBRE LOS INSTRUMENTOS JURIDICOS EN MATERIA DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS	134
5. - CREACION DE CONCESIONES FICTICIAS DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y SU ESTRUCTURA	139
6. - CONSECUENCIAS SOCIALES, ECONOMICAS Y POLITICAS	142
7. - TAXIS TOLERADOS UNA FORMA DE ECONOMIA	

SUBTERRANEA**154****PAGINA****8. - CONSECUENCIAS FISCALES****157****CONCLUSIONES****159****BIBLIOGRAFIA****165****ANEXOS****169**

I N T R O D U C C I O N

El presente trabajo tiene por objeto proporcionar a las autoridades del transporte, presidentes de las empresas camioneras, permisionarios, operarios y en si a todas aquellas personas interesadas en el transporte urbano de pasajeros, un panorama que les permita conocer el funcionamiento de una empresa dedicada al transporte público de pasajeros.

El transporte urbano de pasajeros, es un reto constante para que los representantes legales de las empresas dedicadas al transporte se mantengan siempre actualizados en la problemática que vive tanto la empresa privada como pública, con una serie de cambios profundos que se han presentado en el entorno político, social y económico no sólo en nuestro país sino también en otros países de nuestro planeta, que plantean la necesidad de prepararnos para hacerles frente.

El adecuado funcionamiento brindará mejores resultados, lo cual permitirá que haya una entidad forjadora de elementos eficaces y adecuados para permisionarios y operarios, una organización basada en el desarrollo personal a través del trabajo en equipo.

Ya que uno de los principales problemas a los que nos

enfrentamos los usuarios y las empresas dedicadas al transporte, es precisamente el no saber o contar con una base solida de conocimientos básicos de control adecuado del transporte, una mejor coordinación en la ejecución de brindar y proporcionar un servicio óptimo de transporte urbano.

Pretendo que al leer este trabajo los representantes de las líneas camioneras refuercen sus conocimientos y experiencias en la problemática que les plantee los usuarios.

En el primer capítulo se asientan los antecedentes básicos del transporte con una visión más moderna, en el cual se analizan sus generalidades, así como la concesión del transporte conceptuándola con sus elementos y características de la misma.

Para continuar con el tema de actualidad que es el enfoque jurídico del transporte de pasajeros.

En el capítulo segundo se plantea las formas de organización de las empresas, así como la expropiación del transporte que se llevó a cabo el día 25 de septiembre de 1981, las diferencias con otras figuras y sus consecuencias.

En el capítulo tercero abordo la inoperancia que produjo la expropiación de transporte, hasta que grado ha afectado a los

usuarios, empresas privadas y a la economía nacional.

Analizando los instrumentos jurídicos en materia del transporte de pasajeros y las consecuencias sociales, económicas y políticas que produjo la expropiación; al final de este último capítulo analizó la problemática de los taxis tolerados como una forma de economía subterránea, así como las consecuencias fiscales a que generan, los procedimientos para el otorgamiento de una concesión y su fundamento jurídico.

Para entender el futuro incierto que nos amenaza, es necesario y urgente que sigamos buscando nuevos procedimientos y alternativas en el transporte de pasajeros que nos ayuden a resolver los problemas que ya existen, así como los futuros, que de acuerdo a las expectativas de crecimiento de población del Distrito Federal y la Zona Metropolitana del Valle de México, habrán de presentarse a una población que día con día se va incrementando en esta caótica Ciudad de México y los municipios del Estado de México a ella conurbados.

Por lo que no únicamente las empresas del transporte, permisionarios, operadores, personal administrativo, políticos, ingenieros, etc. sino toda la población actual unida en un

solo equipo debe estar presente en todos los campos de acción mencionados, aportando su esfuerzo, tecnología y capacidad para contribuir a la realización de esas necesarias acciones de las cuales depende el futuro colectivo.

CAPITULO I.

ANTECEDENTES

1. LA CONCESION

1. 1 CONCEPTO

1. 2 ELEMENTOS

1. 3 CARACTERISTICAS

2. CONCEPTO DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS

2. 1 DEFINICION GRAMATICAL DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS

2. 2 DEFINICION JURIDICA DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS

CAPITULO I

ANTECEDENTES

1. LA CONCESION:

Como consecuencia del ritmo acelerado del desarrollo de nuestro país, la demanda del servicio público del transporte de pasajeros en el Distrito Federal y los Municipios conurbados al mismo, ha sido uno de los problemas con que nos encontramos para poder desplazarnos de un lugar a otro.

El servicio público del transporte funciona mediante una concesión, que el Estado otorga a un particular, claro que para este otorgamiento de la concesión se requiere de un proceso administrativo.

Dicho otorgamiento se puede hacer a particulares o bien a empresas mercantiles legalmente constituidas y que por lo regular son sociedad anónimas en su mayoría.

La concesión como lo mencionamos anteriormente es un proceso

administrativo contemplado dentro del derecho público y que necesariamente para poder brindar este tipo de servicio público del transporte es ineludible contar con un permiso o concesión que el Estado proporciona a los particulares, que éstos a su vez llenen todos los requisitos esenciales para poder adquirirla.

Habida cuenta que en la transportación terrestre de pasajeros, servicio prestado tanto por el Estado como los particulares tiene capital importancia los llamados automotores o vehículos, se presenta a continuación una reseña cronológica de este maravilloso invento que tanto ha influido en el desarrollo de las sociedades modernas :

- 1290 - "En Alemania, Roger Bacon pronostica la posible construcción de carrus con movimiento propio con el empleo de la fuerza humana o la tracción de un animal.

- 1400 - Una sinuciosa descripción realizada por Roberto Valturio nos habla de un vehículo movido por la fuerza que suministra el viento de un ventilador, y que tiene ruedas accionadas por el engranaje.

- 1425
1519 - En su Códice Atlántico Leonardo Da Vinci mencionado como accionar un vehículo usando como fuente de energía un conjunto de resortes, dicho vehículo cuenta con juntas mecánicas, un medidor de distancias y una cadena de transmisión.
- 1678 - En Francia, Hautefeville crea una máquina atmosférica, accionada por pólvora, para aspirar agua.
- 1680 - En este año Huhghens inventa un motor atmosférico, accionado por pólvora.
- 1688 - Octubre 23. Nicholas Joseph Cugnot realiza la primera prueba de un carro de su invención movido por un motor de vapor. A este primer vehículo de movimiento propio se le dió el nombre de "FARDIER". Recorrió una distancia de mil metros.
- Diciembre 1. Después de ciertos ajustes Cugnot hizo una segunda prueba con el "FARDIER", y en esta ocasión el vehículo recorrió casi cuatro kilómetros

en una hora.

- 1772 - En París, Marzo 12. Crónicas de la época dicen que este día el "FARDIER" de Cugnot cubrió el trayecto de París a Vincennes; de ser cierto esto. Cugnot resulta ser el responsable, no solo del primer automóvil, sino también del primer accidente, ya que según dicen, el celebre carro chocó contra el muro del parque del príncipe Conti.
- 1801 - Richard Trevithick realiza pruebas públicas de un vehículo accionado por un motor de vapor, cuya caldera explota por falta de agua.
- 1802 - En París, Richard Trevithick perfeccionando ya un carro móvil logra un recorrido de 160 km. funcionando horas seguidas, para el transporte de pasajeros y por primera vez en la historia, con transmisión por engranajes. A pesar del éxito obtenido el locomóvil deja de interesarle.
- 1804 - Trevithick construye un tendido de rieles de 15 km. y prueba una máquina con ruedas que arrastra cinco

vagones con carga y pasajeros, el recorrido lo hace en cuatro horas.

1827 - En Inglaterra, George Stephenson implanta un exitoso sistema ferroviario.

1828 - En Inglaterra, Goldworthy Gurney construye un locomóvil con motor de vapor para el transporte de pasajeros. Eventualmente las máquinas de Gurney forman parte de la que posiblemente haya sido la primera línea de autobuses en el mundo.

1830 - Se inaugura el servicio de autobuses entre Gloucester y Cheltenham. No dio resultado.

1851

1858 - Después de múltiples ensayos Niccolò Barsanti y Felipe Matteucci logran establecer el principio de la combinación detonante del gas transformando el movimiento instantáneo de la detonación de un movimiento regular.

1859 Barsanti ha creado ya un motor monocilíndrico.

- 1860 En este año se funda la Sociedad Anónima del Nuevo Motor.
- El Francés JEAN LENOIR, inicia investigaciones tratando de descubrir las deficiencias que pudiera tener, como resultado. lograr y crear un motor de cuatro tiempos.
- 1860 En Francia, Plante inventa el acumulador.
- 1869 En Francia, se inventa el dinamo. Su creador GRAME.
- 1872 En Francia, nace la Deutz Gasmotorenfabrik, industria que se dedica a la fabricación de motores de gas.
- 1876 En Francia, se patenta el Otto-motor.
- 1882 La firma "De Dion, Bouton et Trepardoux" patenta un motor de dos cilindros, al que montan en un cuatriciclo que tiene ruedas motrices y directrices.
- 1884 En Francia, Karl Benz construye un triciclo motorizado.
- Daimler construye el primer vehículo automóvil de cuatro ruedas y motor alimentado por gasolina, así

como muchos artefactos propulsados por un motor de un cilindro.

1888 Decidida a mostrar la fe que tiene en su marido, Bertha Benz desempolva el triciclo y acompañada de sus hijos viaja de Mannheim Pforzheim, cubriendo un distancia de 120 km.

1889 A instancias de Peugeot, Daimler construye un cuatriciclo que bautizan con el nombre de "Stahlräd", mismo que presentan en la exposición de París en ese año.

1891 La firma Panhard y Levassor construye el primer auto "Panhard" con ruedas de madera, llantas de hierro y un motor en V de dos cilindros (De Daimler) y una palanca para la dirección. Rigout, el ingeniero sano derecha de Peugeot, le hace algunas modificaciones al "Stahlräd".

1894 En París, los hermanos Michelin, que se dedican a fabricar neumáticos para bicicletas, logran fabricar y adaptar los neumáticos para automóviles, mismos que

prueban en la carreta de Paris-Burdeos-Paris, donde compiten a bordo de un Peugeot con motor Daimler, el que es bautizado con el nombre de "Eclair". Por primera vez en la historia se usan neumáticos desmontables.

1895 El señor Fernando de Teresa maneja por primera vez en la ciudad de México un automóvil de su propiedad, impulsado por petróleo. Sale a la luz el primer reglamento de tránsito (para velocipedistas).

1896 En México, ALEXANDER BIRD, MOHLER y WILLIAM P. de Gress, construyen el primer automóvil. Mohler proyectó y creó un motor ligero, inventó el carburador, las válvulas y otras piezas. Además le agregó un volante redondo neumáticos y más de una velocidad. En todo, fue de los primeros.

1897 En New York, Ramson Ellis Olds funda la OLDS MOTOR COMPANY, dedicándose a fabricar los famosos carros "OLDSMOBILE".

Por no tener eco en el país para fabricación de su carro, Mohler se traslada a Nueva York y durante tres

años se dedica a trabajar en Brooklyn en la fabricación de un nuevo vehículo que presenta en la exposición de Nueva York. Continúa trabajando hasta 1904, año en que se retira del mercado por conflictos legales.

1898 Tres automóviles marca DELAUNAY BELLEVILLE son introducidos en México. Uno de ellos, en Monterrey, es registrado por el señor ANDRES SIERRA GONZALEZ, como el automotor número uno en nuestro país.

1900 Se ponen en servicios 19 sitios de automóviles en la ciudad de México. También se inauguran las primeras líneas de tranvías. La Fiat inicia labores en sus nuevas instalaciones, con 400 operarios. Se registran 103 marcas de automóviles en el mundo. Estados Unidos encabeza la lista con 41, Francia con 24, Reino Unido con 21, Bélgica y Alemania con 4 cada uno, Dinamarca con 3 y Holanda, Italia, Austria, España, Suecia y Suiza con uno respectivamente.

1901 En México, en los últimos meses de este año se inaugura un servicio de OMNIBUS que partía de la

Estatua de CARLOS IV y corría por paseo de la Reforma con destino a Chapultepec en viajes de recreo.

1902 Se efectúa una excursión de familias aristocráticas en automóvil de la capital a la Hacienda LA MARISCALA que pasó por Tlalnepantla y Cuahutitlán.

Por vez primera se realiza un viaje de ida y vuelta, el mismo día, a la Ciudad de Pachuca, con un recorrido de 330 km. y a una velocidad de 40 km por hora.

1903 La colonia Alemana radicada en México organiza la primera carrera de autos.

La FORD COMPANY inicia la fabricación en serie del Ford MODELO "A", precursor directo del legendario modelo "T", que sale al mercado en 1908 y que con algunas modificaciones se produce durante 19 años más.

1905 El doctor Manuel Flores escribió en una revista llamada El Mundo Ilustrado que el automovilismo se está convirtiendo en una verdadera calamidad pública. "Se funda la asociación para la coexistencia y

conservación de caminos".

REANULT presenta en el salón de Paris el primer coche del mundo que tiene arranque automático.

Se crea la firma Agustin Motor Co.

1906 El cuerpo de bomberos del Distrito Federal adquiere la bomba-automóvil "Rasón Corral 2".

Se funda el automóvil CLUB DE MEXICO.

Se construye la Sociedad ROLLS-ROYCE.

1907 Se funda la revista el automóvil en México por HOGGS existen 860 automóviles registrados en la ciudad de México.

1908 Se establecen en varias ciudades de México, los primeros talleres constructores de carrocerías automotrices William C. Durant funda la General Motors.

1909 Se efectúa la primera carrera automovilística México-Puebla.

El italiano Ettore Bugatti comienza a producir coches que llevan su nombre. En 1913 lanza el

famoso "T-13".

- 1910 Se crea la anónima Lombarda Fabbrica Automóvil (ALFA) y en 1913 fabrica un modelo de coche, aislado, de formas aerodinámicas que alcanza una velocidad de 140 km. por hora.
- La firma Austro-Daimler participa en una carrera con 11 de sus coches del modelo "27/80", diseñado por PORSCHE y obtienen el primer primero y segundo lugares; el resto de sus coches clasifican entre los 20 primeros lugares.
- 1911 En México, se crea un "CUERPO DE CONTENCION", integrado por autosovilistas, para ayudar a las tropas federales en contra de los revolucionarios.
- 1912 La Asociación de Choferes mexicanos, con la participación de la compañía de taxímetros mexicanos, organiza un cuerpo de voluntarios ante la posible intervención norteamericana.
- Se establece la primera vulcanizadora y una gasolinera.
- 339 personas en el Distrito Federal eran propietarias

de licencias para manejar.

Sale el primer modelo Chevrolet fabricado por General Motors.

Williams C. Morris, mecánico de bicicletas fabrica el primer modelo de su coche conocido como "BULLNOSE". En 1923 uno de sus concesionarios transforma un modelo Morris para competencias deportivas y lo bautiza como "Morris-Garage" cuyas MG pronto serán famosas.

Peugeot gana el Grand Prix del automóvil club de Francia con el Peugeot-Genrri, que corre a 110 km por hora.

1913 En México, durante la llamada decena trágica, el automóvil desempeña un papel de primera importancia. De la fábrica Ford salen 1200 coches. Esta es su producción diaria.

1914 Se funda en México la unión de importadores de automóviles.
Nicolas Romeo se une a la ALFA y la firma cambia a su nombre a ALFA-ROMEO.

- 1917 A raíz de la huelga de tranviarios y ferrocarrileros mexicanos, hacen su aparición los primeros autobuses urbanos, la mayoría de ellos marca Ford.
- 1919 En Francia, la Fiat lanza su primer modelo popular. Se trata del "501".
Sale al mercado el primer Citroen de cuatro cilindros.
- 1921 Se constituye la Federación de Camioneros del Distrito Federal.
Son inauguradas las rutas de autotransporte a poblaciones cercanas al Distrito Federal.
- 1922 En México se crea el cuerpo de motociclistas del Departamento de Tráfico.
- 1923 Se forma la Alianza de Camioneros de la Ciudad de México.
México ocupa el segundo lugar en automovilismo en América Latina.
- 1924 En Francia, la Opel adopta las más modernas técnicas

de producción en serie y el modelo con el que mayor éxito tuvo fue el "LAUBFROSH".

Hasta 1928 la Opel fue la fábrica de automóviles más importante de Alemania, sin embargo, debido a la crisis del 29 sus acciones fueron vendidas a la General Motors.

Walter P. Chrysler funda la fábrica automotora que lleva su nombre.

1925 En México, se crea la COMISION NACIONAL DE CAMINOS. Se inicia la construcción de plantas ensambladoras automotrices.

Se funda la LINEA CAMIONERA FLECHA ROJA.

1926 En México, se grava con un impuesto la gasolina para incrementar la construcción de carreteras.

LA ALIANZA DE CAMIONEROS se independiza de la CONFEDERACION REGIONAL OBRERA Y CAMPESINA (CROM).

1927 - Se funda la Línea Estrella de Oro, operada por diez automóviles.

1928 - Desde este año los ingenieros y empresas mexicanos se

hacen cargo de la construcción de los casinos del país.

1930 - La confederación nacional de transportes de la República Mexicana inicia sus gestiones. Enzo Ferrari crea la Scuderia Ferrari y se hace cargo del equipo deportivo de la Alfa-Romeo.

1931 - El presidente Pascual Ortiz Rubio promulga la Ley de Vías Generales de Comunicación y medios de transporte.

Se renueva el Reglamento de Tráfico y se le cambia esta última palabra por tránsito.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas establece la creación de un placa única para todos los automotores que circulen por territorio nacional.

1932 - La Comisión Nacional de Caminos cambia su nombre por el de Dirección General de Caminos dependiente de la S. C. O. P.

El General Abelardo Rodríguez, presidente de la república pone en vigor una nueva ley de vías

generales de comunicación, con pocas diferencias del anterior.

En Francia, las instalaciones de la vieja fábrica Donnet Danterre se inicia la fabricación de coches marca Simca, con licencia Fiat.

- 1934 - La Línea Estrella de Oro inicia su ruta a Acapulco.
Se funda transportes del Norte.
- 1936 - El general J. Mujica, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, pide al congreso de la reforma al artículo 32 de la ley de vías generales de 1932.
- 1937 - Se crea la Cámara Nacional de Transporte y Comunicaciones.
Se funda la planta General Motors.
Se inaugura el primer congreso nacional sobre seguridad en calles y caminos auspiciado por el Departamento del Distrito Federal y la S. C. O. P.
- 1938 - Lázaro Cárdenas nacionaliza la industria petrolera.
Gaston Azcarraga funda la fábrica Automex.
Adolfo Hitler pone la primera piedra de la fábrica

Volkswagen en Wolfsburg.

- 1940 - Entra en vigor la Ley de Vías Generales de Comunicación modificada, actualmente, con adecuaciones, hasta nuestros días.
- 1942 - Comienza a funcionar un nuevo sistema de señales en las carreteras nacionales.
- 1943 - El general Maximino Avila Camacho titular de la S. C. O. P., ordena el estudio de una nueva Ley de Vías Generales de Comunicación y pone en vigor un decreto del ejecutivo mediante el cual se restringe el uso de automóviles particulares por economía de llantas.
- 1945 - Se crea la Comisión Mixta de Autotransportes.
- 1947 - Se crea el Departamento de Planeación y Fomento de carreteras vecinales - dependientes de la S. C. O. P. - y se prepara el primer congreso nacional sobre la materia.
- 1948 - Aparece un decreto que obliga a las plantas

- ensambladoras a pagar un impuesto sobre las ventas de sus productos entre otras disposiciones.
- 1949 - Se crea la Asociación Mexicana de Caminos, gracias al empeño de Don Romulo Q'farril.
- 1952 - Se construye la primera carretera de cuota entre México y Cuernavaca.
- 1953 - Se incorporan a la Alianza de Camioneros de la República Mexicana los transportistas de pasajeros de las rutas foráneas.
- 1957 - La línea de autobuses Flecha Roja extiende sus rutas hasta el Paso, Texas.
- 1958 - Se crea la Unión de permisionarios.
Por decreto presidencial se da vida al organismo Caminos de Puentes Federales de Ingresos.
- 1959 - La S. C. O. P. se divide en las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y la de Obras Públicas, desaparece la Dirección General de Caminos que da origen a las direcciones Generales de Construcción de

Carreteras Federales de Conservación y de Carreteras en Cooperación.

Se crea también la Dirección de Tránsito Federal de la S. T. C.

- 1962 - La S. T. C. dispone que los operadores del Autotransporte posean la licencia única federal.
- 1964 - La Secretaría de Industria y Comercio prohíbe la importación de motores y partes automotrices mediante decreto del 25 de agosto.
- 1970 - En sólo dos décadas la producción mundial de automóviles pasó de los 10 millones de unidades anuales a los 30 millones.
- 1971 - Se crea la Dirección General de Autotransporte Federal, dependiente de la S. C. T.
- 1972 - La Secretaría de Comunicaciones y Transportes levanta un inventario de Autotransporte a fin de regularizar su funcionamiento mediante la expedición de permisos y placas.

- 1976 - Existen 49 centrales de pasajeros y una de carga en México.
El autotransporte traslado 700 millones de personas y manejo 180 millones de toneladas de carga.
- 1979 - Se constituye la empresa mexicana de transporte multimodal.
- 1980 - Se actualizan las disposiciones sobre concesiones y permisos del autotransporte contenidas en la ley de Vías Generales.
- 1981 - Desaparece la Alianza de Camioneros que es sustituida por la Confederación Nacional de Autotransportista A. C.
- 1983 - Se encuentran en operación 76 terminales de pasajeros y 21 centrales de carga en toda la República.
- 1984 - Entra en vigor el Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal.
- 1986 - Las centrales de pasajeros suman 82 y las de carga 35. Se movilizaron 1. 683 millones de personas y 290

millones de toneladas de carga, mediante los servicios de autotransporte federal. " 1

1989 - El gobierno mexicano toma una estrategia drástica para evitar la contaminación ambiental que azota al Valle de México, implantando el programa "HOY NO CIRCULA". Dicho plan consiste en que cada automóvil debe de dejar de circular un día hábil a la semana, el cual se determina de acuerdo a la terminación del último dígito de la placa que porta cada automóvil.

1991 - En la ciudad de México se renueva el sistema del transporte urbano de pasajeros, con nuevas unidades con dispositivos anticontaminantes. Los cuales tienen paisajes ecológicos para concientizar a la población del grave problema de contaminación de ésta ciudad.

¹ DEL RIO, Fanny; VARGAS, Carlos. (1988). EL AUTOTRANSPORTE. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. México. P.167-178

1. 1 CONCEPTO DE CONCESION.

a) "Es el acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular:

- 1) Para utilizar bienes del estado, dentro de los límites y condiciones que señale la ley y,
- 2) Establecer y explotar un servicio público, también dentro de los límites y condiciones que señale la ley.

b) el procedimiento a través del cual se otorga la concesión o del que se regula la utilización de la misma, a un frente a los usuarios".*

Puede entenderse también por concesión el documento formal que contiene el acto administrativo en el que se otorga la concesión.

"La finalidad del contrato de concesión de servicio público que es siempre el interés general, priva por encima de otra circunstancia; y la obligación fundamental contraída por el

* ACOSTA ROMERO, Miguel. TEORIA GENERAL DEL DERECHO ADMINISTRATIVO. México. Edt. Porrúa. 1986, P.587-588

concesionario es la de asegurar la prestación del servicio público que se ha comprometido a realizar ininterrumpidamente".³

El contrato de concesión se celebra entre el estado, nación, provincia o municipio y un particular, persona física o entidad.

Es en realidad una función que hace a la esencia del estado. La constitución nacional en su artículo 40 dispone que "Los servicios públicos pertenecen originalmente al estado, y bajo ningún concepto podrán ser enajenados o concedidos para su explotación.

Los que se hallaren en poder de particulares serán transferidos al estado, mediante compra o expropiación con indemnización previa, cuando una ley nacional lo determine.

"Su posición corresponde a su preeminencia. Y en cualquier, sin que se extinga el término de la concesión, y aún sin que se halle pactado por cláusula alguna, puede ejercitar su derecho

³ DMEBA. ENCICLOPEDIA JURIDICA. Tomo 27. Buenos Aires. Edt. DMEBA. 1974, p.580

de intervención, puede exigir la mejora del servicio, su ampliación o su modificación, si las necesidades públicas así lo imponen, sin más limitación que la de no incurrir en arbitrariedad.

En cuanto al concesionario del servicio público, sus obligaciones están claramente pactadas. Debe mantener ininterrumpidamente el servicio, nada puede relevarlo de tal obligación, sobre todo si se recuerda que la continuidad es la base fundamental del servicio público. No puede, por sí, suprimir, suspender, alterar o modificar los servicios que se le han sido impuestos por el poder concedente. Las penalidades previstas, que abarcan desde la multa hasta la caducidad de la concesión se lo impiden. No puede modificar las tarifas por el estado no aún en el supuesto de que el servicio deba realizarse a pérdida.

Responde de los agentes que emplee en el cumplimiento del servicio, pues los agentes dependientes del concesionario no son funcionarios públicos.

Más en lo concerniente a su derecho de percibir el importe de las tarifas o tasas donde recibe la importante ventaja

económica del concesionario".⁴

Con fundamento en el artículo 27 Constitucional nos hace mención de "El dominio de la nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, en uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trate, por los particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrá realizarse sino mediante concesiones otorgadas por el ejecutivo nacional, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes. . . "

⁴ OMEBA. Ob-cit. P.580

1. 2. - ELEMENTOS DE LA CONCESION .

- a) "La autoridad concedente, que puede ser la administración pública federal, local o municipal.
- b) El concesionario, que es la persona física o jurídica, a quien se otorga y que es el titular de la concesión.
- c) Los usuarios, únicamente en el supuesto de la concesión de servicio público ".*

De acuerdo a la clasificación anterior la concesión esta compuesta por tres elementos que son la autoridad, el concesionario y los usuarios

"La doctrina jurídica contemporánea que ya considera que la concesión es un acto mixto compuesto por 3 elementos. En acto reglamentario, en acto condición y en contrato.

El acto reglamentario fija las normas a que ha de sujetarse la organización y funcionamiento del servicio y dentro de el quedan comprendidas las disposiciones referentes a horarios, tarifas, modalidades de prestación del servicio, derechos de los usuarios.

* ACOSTA ROMERO, Miguel. Ob-cit. P.589

Teniendo el carácter de un acto reglamentario, este primer elemento de la concesión, la administración puede variarlo en cualquier instante, de acuerdo con las necesidades que se satisfacen con el servicio, sin que sea necesario el consentimiento del concesionario, pues no se trata de modificar una situación contractual.

El segundo elemento de la concesión, el acto condición, es el que como su nombre lo indica, condiciona la atribución al concesionario de las facultades que la ley establece para expropiar para gozar de ciertas franquicias fiscales, para ocupar tierras nacionales, etc.

Finalmente, existe en la concesión un tercer elemento cuya finalidad es proteger los intereses legítimos del particular concesionario cuando a su favor una situación jurídica individual que no puede ser modificada unilateralmente por la administración".*

Para el otorgamiento de la concesión, el régimen legal relativo se inspira en ciertos principios que tienden a garantizar por

*FRAGA, Gabino. DERECHO ADMINISTRATIVO. México Edt. Porrúa. 1986, P.245

una parte el poder público pueda ejercer sin tropiezos el control que le corresponde sobre el objeto de la concesión, y por la otra, a asegurar que el concesionario tenga la competencia y los medios adecuados para el explotación, de la concesión. Existen además para algunas concesiones, preceptos que tienden a evitar que con otorgamiento puedan causarse perjuicios a terceros.

Aunque hasta ahora no se ha parado en ello, estimo que debe considerarse como requisito esencial para que las concesiones de servicio surtan sus efectos, que las mismas una vez otorgadas, se publique en el diario oficial puesto que la referida concesión contiene verdaderas disposiciones legales de acuerdo con las cuales se regula la situación del concesionario, la de los terceros usuarios del servicio y las bases del funcionamiento del servicio.

Pasando ahora al estudio del régimen aplicado a la ejecución de la concesión, importa desde luego hacer incapie en la obligación del concesionario de ejecutar personalmente las obligaciones impuestas por el acto, o sea desde contribuir las obras autorizadas y la de encargarse de la gestión del servicio.

Esta obligación debe obtenerse como la consecuencia natural del ciudadano que el legislador impone a la administración para seleccionar al concesionario con las concesiones de idoneidad moral y económica exigidas por la seriedad e importancia del objeto de la concesión.

Como lo indique, esa obligación impone la necesidad de que la autoridad apruebe todo traspaso o cesión de la concesión y que se considere como causa de caducidad el traspaso que se haga sin esa autoridad o la circunstancia de que se haga en favor de un gobierno o estado extranjero.

"Existen casos en la posibilidad de que el permisionario traspase la concesión con fundamento en el artículo 13 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en su párrafo segundo tenemos "Sin embargo, la Secretaría de Comunicaciones podrá autorizar la cesión de los derechos y obligaciones estipulados en la concesión o permiso, cuando a su juicio fuere conveniente, siempre que hubieren estado vigentes por un término no menor de cinco años y que el beneficiario haya cumplido con todas sus obligaciones".

El estado puede concurrir en la aportación de elementos para la

empresa. Esto lo hace por vía de subvenciones, garantizando determinado interés a los capitales invertidos o concediendo otra clase de ayuda, como son franquicias fiscales, derechos de ocupación de bienes nacionales para el objeto de la concesión, etc".⁷

"Establece en los términos siguientes los medios de aprovechamiento de los bienes del dominio directo y los de propiedad de la nación a que se ha hecho referencia en los capítulos anteriores. Dice así la parte relativa a ese precepto; "... En los casos a que se refieren los dos párrafos anteriores, el dominio de la nación es inalienable e imprescriptible, y la explotación del uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrán realizarse sino mediante concesiones otorgadas por el ejecutivo federal de acuerdo a las reglas y condiciones que establezcan las leyes. Las normas relativas a obras o a trabajos de explotación. De los minerales y substancias a que se refiere el párrafo cuarto, regularan la ejecución y aprobación de los que efectuó o deban efectuarse a partir de su

⁷ IBIDEM . P.246-247-248

vigencia, independientemente de la fecha de otorgamiento de las concesiones, y su inobservancia dará lugar a la cancelación de estas. El gobierno federal tiene la facultad de establecer recursos nacionales y suprimirlas".*

"En la concesión de explotación sólo se produce relaciones entre el estado y el concesionario, en tanto que en la de servicios públicos existe un tercer elemento, los usuarios del servicio que se limita a autorizar la explotación de una gestión de un servicio público".*

Un examen detenido del sistema de concesiones que estudiamos, nos demuestra en primer término, que el derecho que otorgan no está establecido sin interés exclusivo de concesionario, y en segundo lugar como consecuencia de lo anterior que en tales condiciones sólo la intervención del estado puede ser una garantía de que la explotación se lleve a cabo el mayor rendimiento que exige los intereses colectivos.

Siendo esto así, lo anterior al particular para que explote los

* IBIDEM P. 367

* IBIDEM P. 368

bienes de que se trata, el estado; se mueve no en vista del interés del concesionario, por que entonces volveria al régimen de propiedad privada sino en vista de que ese interés colectivo primordial que es compatible con la apropiación que el concesionario haga de los productos.

Lo anterior es al mismo tiempo una explotación de que el aprovechamiento concedido tenga el doble carácter de derechos y de obligación. Si lo que el estado persigue al otorgar la concesión es procurar la explotación de riquezas que beneficinan a la colectividad y de que esa explotación se lleve acabo en la forma más efectiva, y de mejores rendimientos entonces, al crear el derecho para el concesionario de explotar, le impone la expropiación como un deber a su cargo. Tal es sentido del requisito establecido por las disposiciones legales a que nos hemos referido, para la subsistencia del derecho a saber el de que es concesionario realice trabajos regulares de explotación.

"Si por motivo legal o de derecho deja de cumplirse con la obligación de explotar dejara de existir concomitantemente el derecho para apropiarse de los productos".¹⁸

¹⁸ IBIDEM P. 369-370

1. 3. - CARACTERISTICAS DE LA CONCESION.

Tomando en cuenta la definición de la concesión de que es un acto administrativo, discrecional por medio del cual el estado delega facultades a un particular para la explotación de una concesión, claro que tomando en cuenta la capacidad del particular para poder llevar acabo la finalidad de la concesión. Teniendo que estar dentro de los lineamientos que establecen las leyes en esta materia del transporte.

Siendo el particular el responsable de que se lleve acabo la ejecución de los actos de dicha concesión. A su vez adquiere derechos y obligaciones a que se hace responsable.

"Su rasgo característico consiste en otorgar en un concesionario aquella parte de la autoridad del estado o de sus cuerpos administrativos reputada indispensable para hacer efectivo, dentro de ciertas bases establecidas por la misma concesión de los capitales puestos a contribución en la realización de la empresa pública. Por ella se crean deberes y derechos a cargo y en favor del concesionario, pero la medida y extensión de unos y otros, con las modificaciones impuestas por el poder de la policía, quedan determinadas por el contenido del acto.

La concesión constituye, pues, un acto jurídico de derecho público cuya bilateralidad y de acuerdo de voluntades entre el poder público concedente y el particular concesionario, la convierten en un contrato del derecho público. y precisamente es un contrato de derecho administrativo. La finalidad del contrato de concesión de servicios públicos, que es siempre el interés general, priva por encima de toda circunstancia; y la obligación fundamental contraída por el concesionario y de asegurar la prestación del servicio público que se ha comprometido a realizar ininterrumpidamente". "

2. - CONCEPTO DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS.

Las comunicaciones y los transportes son dos vertientes de un mismo proceso fundamental para el desarrollo social y económico de cualquier país.

Crear y operar los enlaces indispensables para intercambiar y difundir información, es particular característica de las comunicaciones articular las distintas regiones y facilitar su integración para el traslado de personas y bienes son los rasgos distintivos de los transportes.

Hacer historia en ese amplio sector hay que asentarlo, ha sido una labor pertinaz y cotidiana, cuyos logros comparten hombres e instituciones a través del tiempo. La dualidad técnica y social, propia de sus obras, conquista poco a poco el equilibrio de la interacción de múltiples circunstancias a los que han de sujetarse, por ejemplo, las invocaciones técnicas propias y de otros, países, las demandas surgidas en épocas críticas hasta la inquietud de algún piloto de aviones o de un telegrafista.

"Esta trayectoria de conocimientos, investigaciones, teóricas, experimentos, finanzas extranjeras, necesidades en niveles

regional o nacional, etc. Integran la estructura de cualquier obra material. El conocimiento de su desarrollo aporta una gran diversidad de elementos, para valorar justamente su significado. Tal fué el objetivo del grupo de los investigadores en cargados de la elaboración de los volúmenes que conforman la historia de las comunicaciones y los transportes".¹²

La problemática del transporte de pasajeros en el Distrito Federal y en la zona conurbada al siso ha sido en parte por el gran número de habitantes concentrados en el crecimiento tan desorganizado de la población.

¿ Qué es un Servicio Público ?

Es la actividad técnica encaminada a satisfacer necesidades colectivas básicas, o fundamentales, mediante prestaciones individualizadas, sujetas a un régimen de derecho público, que determinan los principios de regularidad, uniformidad, adecuación e igualdad. Esta actividad puede ser prestada por el estado o por los particulares (mediante concesión).

¹² DEL "ID, Fanny; VARGAS, Carlos. Ob-cit. P.3

Cabe señalar que el concepto que se menciona está sujeto a cambios ya que debido a la necesidad de una población depende mucho de la cuestión económica, política, del territorio, costumbres o cuestiones históricas en los que se ha desarrollado cada población.

Podemos decir que ese servicio público tiene sus diferentes finalidades entre las cuales mencionaré las siguientes;

- A) "El establecimiento
- B) La organización
- C) La transformación
- D) La supresión

Que ha su vez se interrelacionan para el buen funcionamiento de un servicio público.

- A) Generalmente el establecimiento de un servicio público y la organización están a cargo del estado.
- B) La Organización: La forma en que se llevará a cabo el funcionamiento, llenan todos y cada uno de los requisitos impuestos por el estado, estando contemplado dentro de un régimen jurídico especial.

C) La Transformación: También debe de ser declarada por el estado, mediante leyes emanadas del poder legislativo, aún cuando en ella se otorgue facultad discrecional al ejecutivo para determinar la oportunidad de la creación de modificación y transformación del servicio público.

D) La Supresión: La Supresión del servicio público corresponde al poder legislativo, aún cuando en ella se otorguen facultad discrecional al ejecutivo para determinar el tiempo, forma y procedimiento para la supresión".¹³

"Desde el punto de vista subjetivo económico, el servicio público se identifica con una empresa creada o establecida con el objeto de prestarlo, cuya estructura jurídica puede ser muy variable, si lo presta directamente el estado puede ser a través de cualquiera de las formas de organización, si lo prestan los particulares a través de concesión, generalmente lo hacen a través de sociedades principalmente anónimas".¹⁴

¹³ ACOSTA ROMERO, Miguel. Ob-cit. P.625

¹⁴ IDEM

Ya que en el caso de la concesión del transporte de pasajeros con rareza se otorgan a personas físicas, es más común otorgarlas a sociedades legalmente establecidas, llámese sociedad anónima, confederaciones civiles o bien coaliciones.

"Estos sistemas van de acuerdo con el grado de evolución de cada estado, manejándose la política interna del mismo dentro de este término, la política es amplia va desde el aspecto liberal de "Dejar hacer-Dejar pasar " hasta el mismo socialismo comunista.

Es decir, que hablando refiriéndonos a la libertad de hacer y pasar la libertad de tránsito, etc. Hasta el clásico comunismo en el cual el estado es el que se encarga de todo.

Se ha considerado cuatro sistemas del estado liberal, que deja a la iniciativa privada el establecimiento y explotación de los servicios públicos. El de concesión de los mismos a los particulares; el de economía mixta o de empresas de participación estatal; y el de la intervención absoluta del estado en los servicios públicos. En la etapa actual del desarrollo de nuestro país, existe, la tendencia hacia la prestación de los servicios básicos y fundamentales; por parte del servicio público, y a que la administración intervenga en

una gama muy variada de otros servicios públicos, a través de empresas de participación estatal pues se considera que esta última manera el estado cuenta con los elementos técnicos y con la gestión financiera y de negocios de una empresa privada, además de que los beneficios que puedan producir la explotación del servicio no acrecentaran patrimonios privados sino será un factor mas de aprovechamiento de la riqueza pública, con fines de interés general".¹⁸

Como podemos observar el transporte, se origina desde el año de 1200 en donde ya se tenía la inquietud de buscar la forma de trasladarse de un punto determinado a otro por medio de un automotor.

Tratando de que este tipo de transporte fuera una forma más cómoda, rápida y sobre todo seguro.

Ya que había la necesidad de comprar víveres o visitar a otras personas, ya que el ser humano no puede vivir aislado, necesita la convivencia e interrelacionarse con otros individuos.

Ya que siendo el transporte un instrumento indispensable y

¹⁸ IDEM P.634

esencial para la vida de cualquier persona, se ha tratado de buscar la manera de que este sea cómodo y lo podemos observar en la actualidad, la gran variedad de autos y autobuses que cuentan con los servicios más sofisticados, siendo estos como aire acondicionado, baños, asientos reclinables, silenciosos en sus motores, etc.

En fin al parecer se ha logrado obtener un automotor con todas las comodidades, y que posiblemente con el tiempo la tecnología que día a día va evolucionando se encuentra más comodidad, y rapidez, en el transporte de motor.

2. 1. -DEFINICION GRAMATICAL DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS.

Transporte significa acción de llevar algo de un sitio a otro, una especie de acarreo.

Podemos definir al transporte como "EL conjunto de los diversos medios de trasladar personas, mercancías, etc., es decir, transportes urbanos, colectivos, etc. ".¹⁸

Público es lo relativo al sitio por donde pasa mucha gente, es decir una generalidad, una gran concurrencia de personas que forzosamente transitan un lugar determinado.

Refiriéndonos en este caso al Transporte sería el autobús en donde se desplaza a una multitud. Con un mismo objetivo, el de desplazarse o pasar por un punto cercano al destino del pasajero.

Pasajeros: Aplicarse al sitio por donde pasa mucha gente. O bien sería el usuario que aborda la unidad (autobús), trasladada a otro sitio.

Generalizando podemos decir:

Que el Transporte Público de Pasajeros es el conjunto de los

¹⁸ GARCIA PELAYO GROSS, Ramón. DICCIONARIO LARROUSE. México. 1969, p.992

diversos medios de transporte, para poderse trasladar a una colectividad a un sitio determinado.

2. 2. -DEFINICION JURIDICA DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS.

"El código de comercio no define, generalmente los contratos sólo dice cuando son mercantiles y deja al código civil la definición y estructuración básica de las instituciones contractuales.

El Código Civil acostumbra a definir y al hacerlo se despreocupa del Código de Comercio, al que sistemáticamente ignora. En cambio, al definir "el contrato por el cual uno se obliga a transportar bajo su dirección o la de sus dependientes, por tierra, agua o aire, a personas animales, mercancías o cualquier otro objetos, sino constituye un contrato mercantil se regirá por las reglas siguientes. " (Art. 2646 C. Civil.).

A su vez el Código de Comercio se refiere sólo a los transportes terrestres y fluviales, (El transporte marítimo esta reglamentado en la ley de navegación y comercio marítimo y el aéreo en la ley de vías generales de comunicación) y dice el código que serán mercantiles los transportes referidos cuando tengan "por objeto" mercaderías o cualquiera efectos de comercio y cuando "siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes

para el público". (Art. 576 C. de Comercio)".¹⁷

Entonces podemos definir al transporte como el conjunto en virtud de la cual el porteador se obliga, mediante un precio a transportar personas o cosas de un lugar a otro, a entregar las cosas transportadas al consignatario.

"En cuanto a su forma tenemos que es el transporte un contrato conceptual; pero los particulares tiene obligación de entregar a los pasajeros un billete o boleto en el que contenga las condiciones del contrato".¹⁸

En la actualidad se le ha dado mucho auge a los microbuses y combis para proporcionar el servicio del transporte público en el Distrito Federal y municipios conurbados, pero en realidad no proporcionan ningún billete o boleto que compruebe el pago de la tarifa establecida por el gobierno no dejando alternativa alguna al usuario de reclamación, reparación de daños en determinados casos.

¹⁷ CERVANTES AHUMADA, Raul. DERECHO MERCANTIL. México. Edt. Herrero. 1984, P.569

¹⁸ IBIDEM P.570

Las microbuses no cuentan con un adecuado confort para el usuario ya que sus asientos son incómodos y la altura de las mismas no es suficiente.

CAPITULO II

RETROSPECTIVA HISTORICA DEL SISTEMA DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN EL VALLE DE MEXICO.

1. - FORMAS DE ORGANIZACION.
2. - CONCESIONES EXISTENTES.
3. - LA EXPROPIACION
 3. 1. -CONCEPTO
 3. 2. -ELEMENTOS.
 3. 3. -CARACTERISTICAS.
 3. 4. -DIFERENCIA CON OTRAS FIGURAS.
 3. 5. -LA EXPROPIACION APLICADA AL SISTEMA DE PASAJE
ROS EN LA ZONA METROPOLITA DEL VALLE DE
MEXICO.
4. - ACTO DE AFECTACION Y SUS CONSECUENCIAS.

CAPITULO II

RETROSPECTIVA HISTORICA DEL SISTEMA DEL TRANSPORTE PUBLICO EN EL VALLE DE MEXICO.

En términos administrativos las líneas de autotransporte de pasajeros, estaban afiliadas a la Alianza de Camioneros de México.

Teniendo como tarea principal el proporcionar un mayor servicio de transporte. En coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y la Confederación de Transporte del Estado de México. (COTREM).

1. -FORMAS DE ORGANIZACION.

Examinando la gran diversificación de empresas camioneras las que todavía en 1981 formaban parte de la Alianza de Camioneros de México, todas ligadas íntimamente, ya que no sería posible que una sola por grande o mejor organizada, abarcara todos los territorios de México con eficacia y éxito.

CLASIFICACION DEL TRANSPORTE TERRESTRE.

-Transporte urbano. (Metro, trolebus, ruta-100, colectivos, etc.)

-Transporte foráneo.

-Transporte ferroviario. (Manejado por el estado).

En 1981 el transporte urbano de pasajeros de la ciudad de México en su mayoría se constituyó como sociedades de capital variable.

La ley de sociedades mercantiles contempla este tipo de sociedades conteniendo los siguientes requisitos para su constitución.

Definiendo a la Sociedad Anónima como: "La que existe bajo una denominación y se compone exclusivamente de socios cuya obligación se limita al pago de sus acciones". (Art. 87 Ley de Sociedades Mercantiles).

Establece la ley dos procedimientos para constituir una sociedad anónima.

El primero es el procedimiento ordinario o de constitución simultánea.

Cinco socios como mínimo legal, después de obtenido el permiso de la Secretaría de Relaciones Exteriores, comparecen ante un notario público y suscriben el acta constitutiva a la que una vez homologada judicialmente, se inscribe en el registro público de comercio.

Para proceder de la Constitución de una sociedad anónima, el

art. 89 de la L. S. M. menciona:

1. - Que haya cinco socios como mínimo y que cada uno suscriba una acción por lo menos;
2. - Que el capital social no sea menor de veinticinco mil pesos y que este íntegramente suscrito;
3. - Que se exhiba el dinero en efectivo cuando menos, el 20% de cada acción pagadera en numerario; y
4. - Que se exhiba íntegramente el valor de cada acción que haya de pagarse en todo o en parte, con bienes distintos de numerarios".

Además de los requisitos generales que según vimos ya debe contener toda escritura constitutiva de sociedad mercantil, la de una sociedad anónima, deberá contener (art. 19).

- I "La parte exhibida del capital social;
- II El número, valor nacional y naturaleza de las acciones en que se divide el capital social, salvo lo dispuesto en el segundo párrafo de la fracc. IV del artículo 125.
- III La forma y términos en que deba pagarse la parte insoluta de las acciones;
- IV La participación en las utilidades concedidas a los fundadores;

- V El nombramiento de uno o varios comisarios; y
- VI Para las facultades de la asamblea general y las condiciones para la validez de sus deliberaciones, así como el ejercicio del derecho de voto, en cuanto las disposiciones legales puedan ser modificadas por la voluntad de los socios".

El segundo procedimiento por Constitución Sucesiva o por suscripción pública.

Los promotores de la organización de la sociedad a los que la ley llama fundadores. (Art. 92).

"Redactarán en el proyecto de los estatutos, o sea de la escritura constitutiva, con excepción de los nombres, nacionalidad y domicilio de los socios, de las aportaciones de estos y del nombramiento de los comisarios".

"Se enviará al público a suscribir las acciones de la sociedad por fundarse, y cada compromiso de suscripción "Se recogerá por duplicado en ejemplares del programa, y contendrá:

1. - El nombre, nacionalidad y domicilio del suscriptor;
2. - El número, expresado con letras, de las acciones suscritas;
3. - La forma y términos en que el suscriptor se obligue a

pagar la primer exhibición;

4. - Cuando las acciones haya de pagarse con bienes distintos del numerario, la determinación de estas;
5. - La forma de hacer la convocatoria para la asamblea general constitutiva y las reglas conforme a las cuales debe celebrarse;
6. - La fecha de la suscripción; y
7. - La declaración de que el suscriptor conoce y acepta el proyecto de los estatutos.

Los fundadores conservarán en su poder un ejemplar de la suscripción y entregarán el duplicado al suscriptor "(Art. 93).

"Los suscriptores deberán depositar en el banco, a favor de la sociedad, el importe de lo que se comprometieron a exhibir en el momento de la constitución". (Art. 94).

"Las aportaciones en bienes distintos del dinero "se formalizarán al protocolizar el acto constitutivo de la sociedad". (art. 95)". "

La Denominación. La ley ordena que la denominación vaya "siempre seguida de las palabras Sociedad Anónima" o de su

" IBIDEM P.85-86

abreviatura "S. A. (art. 88)". **

Los socios tendrán como principales derechos:

- a) El derecho cooperativo político de participar en las asambleas y votar en ellas;
- b) El derecho de contenido económico de participar en el reparto de dividendos; y
- c) El derecho de contenido económico, de participar preferentemente en los aumentos de capital de la sociedad.

Como se ve en el contenido económico son accesorios, ya que la principal función de la acción es la de conferir a su titular la calidad de socio.

Conviene repetir que los socios podrán ser personas físicas o sociedades mercantiles.

"En cuanto al capital social tenemos que siendo la S. A.; como reiteradamente he indicado, la sociedad típica de capitales el capital social es uno de los elementos más importantes de su

** IBIDEM P. 67

estructura".⁸¹

"Como el capital social de toda sociedad el de la anónima se forma con la suma de las aportaciones de los socios estimados en dinero. El capital, mínimo será, según vimos, de veinticinco mil pesos pero, que deben estar íntegramente suscritos en el momento de la constitución de la sociedad y debe estar exhibido, cuando menos el 20% por lo que una sociedad anónima se podrá constituir entre nosotros, con un capital efectivo de \$5,000. 00 (cinco mil pesos)".⁸²

En la práctica con cinco personas ante un notario público dicen haber aportado un millón de pesos cada una, que las aportaciones fueron entregadas a uno de los socios (supuestamente insolventes), y quien dice haber recibido el importe de los mismos para destinarlo al objeto social, el notario levantará el acta, el juez ordenará su registro, y quedará constituida una sociedad anónima con capital aparente.

Proliferan las S. A., con capital de humo. Es ésta una de las

⁸¹ IBIDEM P. 88-89

⁸² IBIDEM P. 89

fallas más importantes de nuestra legislación.

En otros países se establece el control, que garantiza la realidad del capital.

El proyecto por el nuevo código de comercio determina que las aportaciones en dinero se hicieren mediante cheques certificados, de cuya existencia deberá el notario dar fe correspondiente.

Respecto a las acciones que posean los socios por cada acción tendrán derecho a un voto y las acciones serán de igual valor. Podrán establecer en el acta constitutiva, las acciones que podrán tener preferencias en cuanto a los cobros de los dividendos o bien alguna limitación de un voto.

Teniendo un año de plazo contando a partir de la fecha de la escritura para hacer la entrega de los títulos de las acciones, pero por el momento se hará la entrega de certificados provisionales que serán siempre nominativos y se cotejaran con los títulos acciones.

"Tanto los certificados provisionales como los títulos acciones deberán contener los siguientes requisitos:

I El nombre, nacionalidad y domicilio del accionista, en

- caso de que sean nominativos;
- II La denominación, domicilio y duración de la sociedad;
 - III La fecha de la constitución de la sociedad y los datos de su inscripción en el registro del comercio;
 - IV El importe del capital social, el número total y el valor nominal de las acciones;
 - V Las exhibiciones que sobre el valor de la acción haya pagado el accionista o la indicación de ser liberada;
 - VI La serie y número de la acción o del certificado provisional, con indicación del número total de acciones que corresponda a la serie;
 - VII Los derechos y las obligaciones impuestas al tenedor de la acción y en su caso, las limitaciones del derecho de voto;
 - VIII La firma autógrafa de los administradores que conforme a contrato social deberán suscribir el documento, o bien la firma impresa en facsimil, los dichos administradores a condición, en este último caso, de que se deposite el original de las firmas respectivas en el registro público de comercio en que se haya registrado la sociedad. (art. 125 L. S. M.)".²²

²² IBIDEM P. 94-95

En cada asamblea se levantará una acta de asamblea que deberá ir firmada por el presidente, secretario y comisarios en donde se asientan todos los acuerdos de cada asamblea que se lleve a cabo y posteriormente se protocolizará, y finalmente se inscriben en el registro público de comercio.

En cuanto a sus votaciones por cada acción será un voto y el derecho de voto no podrá ser restringido. (art. 198).

El mundo de las relaciones civiles, comerciales e industriales, se ha extendido bajo la influencia del aumento de la población, el desarrollo de la civilización industrial y por la pugna de los sistemas sociales, esa inmensa actividad requiere de múltiples formas jurídicas para el debido aprovechamiento de las energías y recursos de que dispone la sociedad y el estado.

La actividad privada es compleja y reviste formas variadas de organización, unas simples y otras complicadas, en las que se persiguen finalidades de extensión variable.

Las formas de organización de la empresa privada se pueden considerar en los grupos siguientes para fijar el régimen jurídico a que les corresponde:

1. - "EMPRESAS PRIVADAS: "Son las sociedades, asociaciones e instituciones estrictamente privadas, por lo común con propósito de lucro y gobernadas en forma exclusiva por normas de derecho privado-civiles o mercantiles-sin ingerencia del estado.

El nuevo derecho de policia considera las actividades de las empresas privadas estableciendo normas y procedimientos para proteger el interés general y en particular, la protección del público, como en el caso de la fijación de los precios por las autoridades administrativas.

2. - EMPRESAS PRIVADAS DE INTERES PUBLICO.

Denominadas, también empresas de economia mixta, son empresas que resguardan intereses públicos o finalidades de interés general bajo el control y formato del estado en las formas que indicamos.

3. - INSTITUCIONES O EMPRESAS DE INTERES GENERAL.

Son asociaciones o empresas privadas altruistas o de servicio social que persiguen fines de beneficencia a la sociedad.

Las denominamos empresas de interés social para distinguir las de cualquier otro tipo de organización.

4. - EMPRESAS DE INTERES PUBLICO.

Este grupo de actividades se denominan propiamente empre-

sas de interés público, son aquellas sociedades, asociaciones o empresas organizadas por los particulares o por el estado bajo un régimen de derecho privado, pero en los cuales el estado tienen una ingerencia determinante".⁶⁶

Como hemos visto las empresas concesionadas juegan un papel muy importante, ya que por un lado tenemos el satisfacer las necesidades del interés general y por el otro el estado, que vigila el buen funcionamiento, explotación y uso de las concesiones otorgadas.

Actualmente para el estado es más conveniente privatizar determinadas empresas debido a los subsidios que se les da y que como consecuencia de dichos subsidios nos ha llevado al endeudamiento con el extranjero.

Ya que muchos de los casos, el precio que se paga por un servicio público, que esta subsidiado por el estado no es tan real su costo con el precio pagado por la población, y esto va debilitando la economía nacional del país.

⁶⁶ SERRA ROJAS, Andrés. DERECHO ADMINISTRATIVO. Tomo I. México. Edt. Porrú. 1985, P.761-762

Una sociedad anónima promueve capitales privados y ayudan al estado con el gran compromiso que se tiene con la sociedad, aunque las tarifas en el caso del transporte son elevadas las de las empresas privadas, en comparación con las empresas subsidiadas por el gobierno, como ejemplo mencionaremos al R-100.

2. - CONCESIONES EXISTENTES.

Proporcionar servicios públicos es una de las funciones principales del estado.

Si bien prestigiados tratadistas de derecho administrativo han afirmado que todas las actividades del estado son servicios públicos, indiscutiblemente que no todos lo son. Por otra parte existen servicios públicos en manos de los particulares, pero ello se debe a una concesión que el estado la ha otorgado.

"Entre las actividades fundamentales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes esta el ejercicio a nombre del estado, de la potestad administrativa para otorgar permisos y concesiones relativos al establecimiento de servicios públicos en materia de comunicaciones y transportes.

Por este motivo, la citada secretaria posee facultades para adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de todo tipo de servicios relacionados con las comunicaciones. (art. 8 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.)".²³

²³ FAYA VIESCA, Jacinto. ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL. Edt. Porrúa. México. 1979. P.419

EL REGIMEN JURIDICO**PRINCIPIOS QUE RIGEN LA CONCESION.**

- a) Capacidad jurídica;
- b) Capacidad técnica;
- c) Capacidad financiera;
- d) Plazo;
- e) Derechos;
- f) Obligaciones;
- g) Rescate;
- h) Reversión;

a) "CAPACIDAD JURIDICA DEL CONCESIONARIO.

La capacidad del concesionario se aprecia a través del estudio del régimen jurídico de cada estado. Y que puede ser más o menos restringido.

Hay estados que no señalan ningún límite de capacidad a los concesionarios o establecen un mínimo de requisitos: El concesionario puede ser nacional o extranjero, la concesión puede ser contrato, etc. ". "

** ACOSTA ROMERO, Miguel. Ob-cit. P.569

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

79

b) CAPACIDAD TECNICA DEL CONCESIONARIO.

Puede apreciarse en dos aspectos: Personal y Material.

Personal: El concesionario debe reunir ciertos requisitos mínimos de capacitación técnica, ya sea en lo particular, o mediante el personal que contrate para desarrollar la actividad concedida, especialmente si se trata de servicio público.

c) CAPACIDAD FINANCIERA DEL CONCESIONARIO.

"La capacidad financiera es también otro requisito que generalmente se exige al concesionario y consiste en que este debe tener el capital necesario que le permita controlar al personal que va a prestar el servicio, el que se va a dedicar a la explotación de los bienes del estado, y adquirir el equipo y los bienes que también se destinarán a este efecto. Hay casos en que las leyes exigen al solicitante de una concesión, la constitución de depósitos en efectivo, o al otorgamiento de garantías, para asegurar la capacidad técnica y financiera del propio solicitante, como en las concesiones de radio difusión en las que se garantiza, de ante mano, la adquisición del equipo de transmisión.

En México, y durante el siglo pasado, la mayor parte de las

concesiones se otorgaban a plazos que fluctuaban entre 50 y 100 años".⁸⁷

d) PLAZO.

Hay concesiones que no tienen plazo, por ejemplo, las concesiones bancarias. Para uso y aprovechamiento de aguas nacionales, así como las de educación, si se considerará que en ciertos casos se trata de concesión para prestar esa clase de servicio público.

El hecho de que no haya plazo, creo que no desvirtúa las características de la concesión, ya que, por la naturaleza de las actividades o finalidad de las mismas, se estima que el plazo puede ser indefinido, más no perpetuo, ya que la concesión puede ser revocada cuando así lo ameriten causas de interés público.

e) DERECHOS DEL CONCESIONARIO.

Nace y se general con el acto de la concesión, desde este punto

⁸⁷ IBIDEM P. 592

de vista, la concesión es constitutiva y esa característica la distingue del régimen de permiso, licencias y autorizaciones que el particular tiene derechos previos que han sido sometidos a cuestiones o modalidades por razones de salubridad, seguridad y orden público. Y que sujeta al particular al cumplimiento de una serie de requisitos, que una vez satisfechos le permiten realizar esa actividad.

"Una vez otorgada la concesión esta genera una serie de derechos y obligaciones al particular; en las de servicio público, el de establecerlo y explotarlo; en las de ciertas ocasiones apropiárselos (minas y aguas nacionales).

El régimen de la concesión en los países como México, impone el principio de intransmisibilidad de los derechos derivados de la concesión, o bien se permite la transmisión, llenando ciertos requisitos y previa anuencia de la autoridad concedente. Generalmente se prohíbe transferir, gravar o enajenar, las concesiones que en caso de que se realicen esos actos en contra de su prohibición, la transferencia no producirá efectos, y la concesión se extinguirá o caducará".**

** IDEM P.592-593

TARIFAS.

La tarifa constituye el precio que paga el usuario por la prestación del servicio público. Las tarifas son fijadas unilateralmente por el estado ya sea a través de leyes, de reglamentos, decretos o acuerdos, generalmente se escucha a los concesionarios en la fijación de las tarifas, sin que esté quiera decir que constituyan contratos, en la práctica; algunas se publican en el diario oficial de la federación, y, en nuestra opinión, debe tener además publicidad por otros, medios.

Las tarifas se calculan sobre bases técnicas, que permitan al concesionario no sólo obtener utilidades, sino realizar menos inversiones en equipo moderno y adecuado para prestar el servicio. La doctrina considera que cuando el estado agrava las condiciones de prestación del servicio debe:

- Indealizar al concesionario;
- Otorgarle subsidios fiscales;
- Permitir la elevación de las tarifas.

Excepcionalmente el estado permite que las partes las ejecuten al costo del servicio, mediante los contratos que celebren entre concesionarios y usuarios.

RELACIONES ENTRE CONCESIONARIOS Y USUARIOS.

Vamos a ver que el régimen de las concesiones esta constituido por

TARIFAS.

La tarifa constituye el precio que paga el usuario por la prestación del servicio público. Las tarifas son fijadas unilateralmente por el estado ya sea a través de leyes, de reglamentos, decretos o acuerdos, generalmente se escucha a los concesionarios en la fijación de las tarifas, sin que esté quiera decir que constituyan contratos, en la práctica; algunas se publican en el diario oficial de la federación, y, en nuestra opinión, debe tener además publicidad por otros, medios.

Las tarifas se calculan sobre bases técnicas, que permitan al concesionario no sólo obtener utilidades, sino realizar menos inversiones en equipo moderno y adecuado para prestar el servicio. La doctrina considera que cuando el estado agrava las condiciones de prestación del servicio debe:

- Indemnizar al concesionario;
- Otorgarle subsidios fiscales;
- Permitir la elevación de las tarifas.

Excepcionalmente el estado permite que las partes las ejecuten al costo del servicio, mediante los contratos que celebren entre concesionarios y usuarios.

RELACIONES ENTRE CONCESIONARIOS Y USUARIOS.

Vamos a ver que el régimen de las concesiones esta constituido por

un conjunto de disposiciones de derecho público que fijan con detalle la forma y los términos en que deben de prestar los servicios públicos, o usar los bienes del estado; según la doctrina, hay varias posibilidades. Cuando el usuario utiliza el servicio público.

- Celebra un contrato civil;
- Celebra un contrato mercantil; y
- Se sujeta a un régimen preestablecido mediante un acto unión.

f) OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO.

"Ejercitar personalmente los derechos derivados de la concesión, (aún cuando contrate personal, por que materialmente no pueda llevar acabo todos esos actos, pero aquel deberá estar bajo supervisión).

- No transferir, enajenar o gravar, los derechos derivados de la concesión, sin consentimiento de la autoridad concedente.
- Contar con los elementos necesarios (personales, materiales y financieros) para prestar el servicio público, o efectuar la explotación de los bienes en condiciones óptimas,

- No ceder, traspasar o gravar, el equipo o los bienes destinados a la concesión, sin consentimiento de la autoridad cedente.
- Realizar las obras necesarias para prestar el servicio público, o explotar los bienes.
- Prestar el servicio público, o explotar los bienes en los términos y condiciones que señalan las disposiciones legales".⁸⁹

Los concesionarios de servicio públicos no pueden efectuar el cobro de tarifas no aprobadas previamente.

Los servicios públicos de comunicaciones y transportes terrestres deben ajustarse a las normas técnicas de funcionamiento y operación y a las que fije y autorice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

"El problema de las tarifas es muy importante debido a la situación económica tan apremiante de la mayoría de los usuarios.

Atinadamente la ley autoriza al estado para intervenir en esta

⁸⁹ IBIDEM P. 594-596

dedicada materia de las tarifas".²⁸

g) EL RESCATE.

En un principio aplicable a las concesiones de explotación de bienes del estado; el rescate es un acto administrativo, mediante el cual la autoridad administrativa recupera los bienes que había concedido, por causas de utilidad pública, la doctrina generalmente se orienta a precisar, que en este caso, el estado, debe indemnizar al concesionario por las inversiones que hubiese efectuado y por la privación que se le hace del plazo de explotación, en mi opinión, ese rescate constituye un caso típico de revocación administrativa.

Se dice que es rescate, por que los bienes nunca salieron del dominio del estado, sólo se permitió el uso temporal de ellos.

Aún cuando finalmente por decreto de 18 de marzo de 1938, el gobierno mexicano expropió los bienes de las compañías petroleras que operaban en México, creemos que teóricamente, además de ser expropiación de ciertos bienes constituye un rescate de los

²⁸ FAYA VIESCA, Jacinto. Ob-cit. P. 420

bienes del estado, que estaban sometidos al régimen de concesión.

h) DERECHO DE REVERSION.

"Es una institución administrativa que opera en las concesiones y consiste en que una vez transcurrido el plazo de la concesión, los bienes afectados ya sea el servicio público, o a la explotación de bienes del estado, pasa a ser propiedad de éste sin necesidad de contraprestación alguna.

No en toda clase de concesiones existe el derecho reversible; se daba en las concesiones de energía eléctrica (cuando existieron), se encuentra con ciertas limitaciones en la concesión de transporte no reverte el equipo, únicamente las instalaciones de las terminales".²¹

²¹ ACOSTA ROMERO, Miguel. Ob-cit. P596-597

3. -LA EXPROPIACION.

"Los modos de adquisición son las siguientes:

Expropiación, confiscación, decomiso, requisición, modalidades de la propiedad privada, nacionalización y servidumbres administrativas.

Algunos de estos modos han sido objetados por la doctrina estimando que son modos de adquirir dominio".³⁸

En el artículo 27 constitucional en su fracc. VI, párrafo II dispone:

"Las leyes de la Federación y de los estados en sus respectivas jurisdicciones, determinán los casos en que sea de utilidad pública la ocupación de la propiedad privada, y de acuerdo con dichas leyes la autoridad administrativa hará la declaración correspondiente.

El precio que se fijará como indemnización a la cosa expropiada, se basará en la cantidad que como valor fiscal de ella figure en las oficinas castrales o recaudadoras, ya sea que este valor haya sido manifestado por el propietario, o simplemente aceptado por él, de un modo tácito por haber pagado sus contribuciones con esta base. El exceso de valor o del mérito

³⁸ SERRA ROJAS, Andres. Ob-cit, Tomo 2, P.315

que haya tenido la propiedad particular por las mejoras o deterioros ocurridos con posterioridad a la fecha de la asignación del valor fiscal, será lo único que deberá quedar sujeto a juicio pericial y a resolución judicial. Esto mismo se observará cuando se trate de objetos cuyo valor no este fijado en las oficinas rentísticas".²³

²³ IBIDEM P. 319-320

3. 1. - CONCEPTO DE EXPROPIACION

Etimológicamente la expropiación significa la privación de la libertad y para otros "fuera de la propiedad" es una institución administrativa de derecho público. En ninguna fase de procedimiento expropiatorio se justifica la aplicación del derecho privado.

La expropiación es un procedimiento administrativo del derecho público, en virtud del cual el estado, unilateralmente y en ejercicio de su soberanía, procede realmente en forma concreta, en contra de un propietario o poseedor para la adquisición forzada o traspaso de un bien, por causa de utilidad pública y mediante una indemnización justa.

En los tiempos que corren, en que se debaten profundos problemas sociales y se han empleado en forma externa la intervención del estado, el procedimiento de expropiación por causa de utilidad pública, el cual es un poderoso instrumento de acción pública impulsado por razones de interés colectivo, que de ninguna manera debe entorpecer los particulares.

"La expropiación se justifica por los elevados fines que el

estado tiene a su cargo, apremiado por las urgentes e ineludibles necesidades sociales. Un estado soberano por el ejercicio de ese poder soberano, le permite eliminar los escollos que dificulten la acción administrativa.

En resumen: la expropiación aparece tanto como una potestad activa de la administración pública como una garantía de lo administrado".²⁸

En la Ley de Expropiación, publicado en el Diario Oficial de la Federación de 25 de noviembre de 1936.

Decretado: " El congreso de los Estados Unidos Mexicanos". Que en ese entonces fue presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. El presidente Lázaro Cárdenas.

Con fundamento al artículo 10. establece: " Se consideran causas de utilidad pública en su fracc. 1a. "el establecimiento, explotación o conservación de un servicio público".

Interpretando el mencionado precepto cabe mencionar que fue el apoyo para expropiar el transporte urbano del Distrito Federal el día 25 de septiembre de 1981.

²⁸ IBIDEM P.314-315

Y en su fracción. IX donde se establece la creación, formato o conservación de una empresa para beneficio de una colectividad".

3. 2. - ELEMENTOS DE LA EXPROPIACION.

"Detallando los elementos del acto administrativo expropiatorio de utilidad pública, señalamos las siguientes:

- a) Clasificación legislativa de las causas de utilidad pública.
- b) La intervención de la autoridad administrativa para llevar a delante el procedimiento de expropiación; esta acción en su primera fase es unilateral y sin la existencia del expropietario.
- c) la segunda fase del procedimiento se inicia con el decreto de expropiación, que debe fundarse en una causa de utilidad pública. Este decreto, debe notificarse al expropiado ya que el derecho de propiedad se subordinar al régimen de legalidad.
- d) Mediante ciertos requisitos legales, entre los cuales el más importante es la indemnización. La falta de este elementos convierte la expropiación en confiscación.

Un interés privado, no debe oponerse a la realización del bien público. Cuando este se encuentre debidamente fundado en razones de utilidad pública".²⁷

Esos ejemplos pueden ser: La ampliación de una calle necesaria para regularlos cada día más graves los problemas del tránsito urbano; la construcción de un hospital o de un centro de asistencia en una zona adecuada o superpoblada; una carretera que atraviese diversas propiedades particulares, necesarias para el movimiento de grandes núcleos humanos o para permitir la salida de los productos agrícolas de una zona, o en, centro turístico de importancia y las demás que señala el artículo 10. de la Ley Federal de la Expropiación.

Para que la propiedad privada pueda expropiarse se necesita dos condiciones: primero que la utilidad pública así lo exija; segundo, que mediante indemnización.

²⁷ IBIDEM P. 316

3. 3. - CARACTERISTICAS DE LA EXPROPIACION.

La primera reflexión que se impone es que el poder público intente esas adquisiciones por medios jurídicos normales como una compra-venta en que el propietario y el estado discuten libremente sus condiciones.

Estas ideas de la venta forzada no son, sino una renisencia de la influencia del derecho civil, sobre el derecho administrativo.

Pero los particulares pueden resistirse a que la administración pública realice sus propósitos y de ese modo paralizan la acción oficial, negándose a tratar con ella, y poniendo condiciones no aceptables para el gobierno.

Para estos casos el derecho administrativo entrega al estado un medio eficaz, directo y unilateral, que es la expropiación por causa de utilidad pública. Desde la antigüedad se ha considerado este derecho como un acto de soberanía.

La doctrina distingue entre características de fondo y características procesales de los elementos que hemos señalado antes:

LOS ELEMENTOS DE FONDO.

a) "Se trata por el estado de un modo administrativo la adquisición de la propiedad;

- b) La doctrina francesa se refiere a inmuebles, ya que la requisición comprende a los muebles o al simple goce temporal de un inmueble. La legislación mexicana se refiere tanto a inmuebles como a los muebles;
- c) Es un acto unilateral de soberanía que no requiere del consentimiento del propietario. La declaración de expropiación no se realiza en su primera fase, con la concurrencia del propietario;
- d) La expropiación de realizar fines o causas de utilidad pública, ningún interés privado puede justificar la disposición de un bien;
- e) La expropiación se efectúa mediante indemnización.

LOS ELEMENTOS PROCESALES.

La expropiación implica un procedimiento administrativo que se señala en por menor en la ley, el cual debe cumplirse para que pueda operar legalmente la transferencia de dominio del bien expropiado. Durante este procedimiento preparatorio en cuando debe determinarse con precisión la existencia de una causa de utilidad pública.

Es necesario diferenciar la expropiación de las ventas forzadas que legalmente impone las leyes, así como la venta de metales".³⁶

³⁶ IDEM

3. 4. - DIFERENCIAS CON OTRAS FIGURAS.

Se ha señalado que el estado tiene diversos modos para adquirir sus bienes, siendo, estos los siguientes:

- 1) Expropiación.
 - 2) Confiscación.
 - 3) Decomiso.
 - 4) Requisición.
 - 5) Modalidades de la Propiedad.
 - 6) Nacionalización
 - 7) Servidumbres Administrativas.
-
- 1) "La Expropiación: En lo que se refiere a esta figura, ya lo se ha expuesto con anterioridad.
 - 2) Confiscación: La confiscación es la Adjudicación que se hace en beneficio del estado de los bienes de una persona y sin apoyo legal".²⁷

También se afirma que toda expropiación sin indemnización es una confiscación.

Se trata de una medida administrativa arbitraria, símbolo

²⁷ IDEM

del abuso de autoridad que forma parte de las penas pecuniarias en beneficio del estado, por un funcionario o empleado público investido de una representación legal que dispone ilegalmente a un particular de la propiedad, posesiones o derechos.

Si la persona que se ostenta como funcionario no tiene legalmente este carácter incurre en un delito del orden común.

El art. 212, inciso VII, y 214 del código penal para el Distrito Federal, reformas: 5-1-1983.

En otras épocas se aplicaba la confiscación de bienes o incautación a los casos de muerte civil o de aplicación de los bienes del reo. El derecho internacional registra la confiscación como un procedimiento despótico en las conflictos bélicos. no debe confundirse esta institución con la requisición en tiempos de guerra como tendremos oportunidad de comentar.

Algunas legislaciones como el código civil y el código penal en la URSS admiten la confiscación como una medida de defensa social y de lucha en contra del capitalismo.

En Francia la ley de 14 de noviembre de 1938 la estableció los crímenes contra la seguridad de estado.

La confiscación es cometida en todas la naciones

contemporáneos por contrario al estado de derecho estando casi eliminada.

La legislación soviética admiten en determinados casos la confiscación.

3) DECOMISO.

"Debe distinguirse la confiscación del decomiso. Este último es la pérdida de los instrumentos y efectos del delito o infracción. Se ha llamado adeudo penal de comiso.

En el decomiso nos encontramos con una pérdida parcial de los bienes de una persona, por las razones de interés público contenidas en la legislación, es decir, aparece como una sanción en el derecho penal, y, en general el régimen de policía en materia de seguridad, moralidad y salubridad.

En el decomiso el estado puede destruir los objetos decomisados o asignarlos a un servicio público o rematarlos a los particulares".³⁶

Tenemos que en el código penal para el Distrito Federal en su

³⁶ IBIDEM P. 334

artículo 24 contiene las y medidas de seguridad son:

Fracc. 8 decomiso y perdida de instrumentos y objetos relacionados con el delito.

Fracc. 18 Decomiso de bienes correspondientes a enriquecimiento ilícito.

4) REQUISICION

"La requisición es un procedimiento administrativo unilateral de cesión forzada de bienes, que implica una limitación a la propiedad privada principalmente muebles para satisfacer urgentes propósitos de utilidad pública mediante la indemnización correspondiente.

También opera la requisición obligando a una persona a colaborar prestando servicios personales a la administración.

Caso que examinaremos al tenor de art. 5 de la Constitución.

Licitación jurídica que se define varia según se trate de un acto realizado en tiempo de paz o en los casos a que se refieren los artículos 26 y 29 de la Constitución.

Nuestro derecho extendió, considerablemente; el concepto de requisición tiempo de paz, apremiado por grandes problemas

económicos como el acaparamiento y alza de las substancias la paralización de un servicio público y otros análogos".³⁹

S) MODALIDADES Y LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD PRIVADA.

Concepto de modalidad a la propiedad privada.

"El concepto de modalidad significa el modo de ser o de manifestarse una cosa. La modalidad, por tanto, se relaciona en manera particular de ser alguna cosa. En el derecho privado la palabra modalidad se reducía a una denominación de las cláusulas restrictivas".⁴⁰

Comprende la condición el término y el modo, que son limitaciones al contenido normal de los actos jurídicos.

La modalidad es una medida ley el que modifica la figura jurídica de la propiedad a diferencia de la expropiación que se concreta a un caso particular, las modalidades deberán ser expresadas en la ley. Ellas no extinguen sino que la restringen o limitan.

³⁹ IBIDEM P. 336

⁴⁰ IBIDEM P. 344-345

"La expropiación por causas de utilidad pública se distingue también de las modalidades que el estado puede imponer a la propiedad privada, por razones de interés público. (art. 27 const. III).

Esas modalidades, en efecto constituyen restricciones impuestas al ejercicio de los atributos del derecho de propiedad, de tal manera que, a primera vista, aparece que es estado, al establecerlas esta privando al propietario de una parte de su derecho, lo cual podrían considerarse como en el caso de la expropiación.

Sin embargo, en nuestro concepto existen diferencias de forma y fondo entre la modalidad y la expropiación.

La primera constituye una medida de carácter federal y abstracta tiene a integrar a configurar, no a transformar, el régimen jurídico de la propiedad general de los bienes en un momento y en su lugar destinados".⁴¹

La expropiación por el contrario constituye una medida de carácter individual y concreto que concentra sus efectos sobre

⁴¹ FRAGA, Gabino. Ob-cit. P.375-376

un bien especial.

Por otra parte, mientras que con la expropiación se priva a un particular de sus bienes en tanto es necesario al estado, la modalidad sólo afecta al régimen jurídico de la propiedad imponiendo una limitación o una abstracción, en tanto que el ejercicio absoluto de aquella puede causar un perjuicio al algún interés social cuya salvaguardia esta encaminada al estado.

6) NACIONALIZACION

"Puede tomarse ese vocablo en los dos siguientes sentidos:

PRIMERO: Uno que afecta al derecho político por tanto significa el otorgamiento de la cualidad de nacional o un extranjero, y en ese sentido equivale, inclusive en la definición de la academia de la lengua, a la naturalización, por lo cual hacemos remisión a esa voz.

SEGUNDO: En otro aspecto que si bien reza al derecho político tiene más que un significado económico, por nacionalizar se entiende la incorporación a la nación de todos o de una parte de los bienes y de los medios de

producción, substrayendo los de la actividad o quizás más propiamente de la propiedad de los particulares. Se dice que es un servicio público o una industria han sido nacionalizadas por el estado, cuando se elimina de ellos a los empresarios particulares para convertirse el estado en empresario de los mismos".⁴⁸

⁴⁸ OMEBA Ob-cit. Tomo 20. P.58-59

7) SERVIDUMBRES ADMINISTRATIVAS

Se llama servidumbre administrativa a una carga que se impone a algunos de los bienes inmuebles del estado, para beneficio de una propiedad privada, o en predios particulares a beneficio del estado.

"Las servidumbres administrativas son de naturaleza real en número indeterminado y tiene un objeto específico. Se constituyen por la administración pública con la restricciones y limitaciones establecidas en las leyes administrativas, en los bienes de dominio privado de la federación; cuando el predio donominante es del dominio del público. Ejemplo de estas son las servidumbres de acueducto, de electricidad y otros".⁴²

⁴² IBIDEM P. 354

3.5.-LA EXPROPIACION APLICADA AL SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MEXICO.

La función administrativa se manifiesta en una notable variedad de actos jurídicos, hechos jurídico y actos materiales es decir, una actividad jurídica y una actividad material.

Si bien es cierto que existen actos administrativos destinados a limitar la esfera jurídica de los particulares.

Estaría contemplada la expropiación ya que es una transferencia coactiva de derecho que impone a los particulares la cesión de sus propiedades al poder público, mediante ciertos requisitos y con arreglo al interés general.

QUE AUTORIDADES INTERVIENEN EN LA EXPROPIACION

a) "Expedición de la ley de Expropiación.

De acuerdo con el artículo 27 fracc. XV de la constitución. La expedición de la ley de expropiación corresponde a la federación y a los estados, en sus respectivas jurisdicciones por consiguiente es materia de competencia, tanto del Congreso de la Unión como de las legislaturas de

los estados; aquellos corresponde determinar los casos en que sea de utilidad pública la ocupación de la propiedad privada.

b) Iniciación del procedimiento expropiatorio.

El procedimiento administrativo de expropiación se inicia sin formalidades de procedimiento estricto, y aún sin audiencia del interesado va destinado a que durante el se compruebe la causa de utilidad pública que debe fundar el derecho de expropiación".⁴⁴

c) Declaración de expropiación.

"El párrafo XV, del artículo 27 constitución, indica que de acuerdo con dichas leyes, la autoridad administrativa hará la declaración correspondiente. El artículo 3o. de la ley de expropiación expresa que el "Ejecutivo federal, por conducto de la Secretaria de Estado, dependencia administrativa, o gobierno de los territorios correspondientes tramitará expediente de expropiación, desocupación o delimitación de dominio y en su caso hará la declaratoria respectiva.

⁴⁴ IBIDEM P.322

Esta declaración se formula sin intervención del afectado, al cual se notificará por medio del diario oficial y se notificará personalmente".⁴⁵

La garantía de previa audiencia no rige en materia de expropiación.

- d) Autoridad a la que corresponde la ejecución de la expropiación.

La constitución no alude a las autoridades que deban hacer la ejecución:

El artículo 7o. de la ley de expropiación ordena:

"Cuando no se haya hecho valer el recurso administrativo de revocación a que se refiere el artículo 5o. o en el caso de que este haya sido resuelto en contra de las pretensiones del prosovente. La autoridad administrativa que corresponda procederá desde luego a la ocupación del bien cuya expropiación u ocupación temporal se trate, o impondrá la ejecución inmediata de las disposiciones de

⁴⁵ IBIDEM P. 323

limitación de dominio que procedan".**

e) Intervención judicial.

El art.27 const., parr. XV, expresa en su parte relativa... el exceso o el demerito que haya tenido la propiedad particular para las mejoras o deterioros ocurridos con posterioridad a la fecha de la asignación fiscal será lo único que deberá quedar sujeto pericial y resolución judicial.

BIENES SUCEPTIBLES DE EXPROPIACION.

"Pueden ser materia de expropiación todos los bienes, muebles e inmuebles con excepción del dinero.

La expropiación siempre opera en casos particulares y limita su acción a los bienes expropiados.

Como veremos a continuación la acción administrativa se encamina a decretar la expropiación en estos casos:

Expropiación total, la ocupación temporal, total o parcial y a limitar el derecho de dominio.

En estos casos la extensión de la expropiación tiene por objeto:

** IBIDEM P. 324

- a) Bienes inmuebles;
- b) Limitaciones al derecho de propiedad, art. 12 de la ley de atribuciones.
- c) Empresas mercantiles y negociaciones industriales, inspiradas en propósitos de interes social;
- d) Los demás bienes muebles e inmuebles que fije la ley, con excepción del dinero, la pequeña propiedad agricola o ganadera en explotación a que hace referencia el art. 27, fracción XV, de la constitución; las cosas futuras;
- e) Los derechos de autor"⁴⁷

CONCEPTO DE UTILIDAD PUBLICA

"La utilidad pública consiste en el derecho que tiene el estado para satisfacer esa necesidad colectiva y en general la conveniencia o el interés de la generalidad de los individuos del estado".⁴⁸

LA INDEMNIZACION O JUSTO PRECIO

El artículo 20 de la ley de expropiación federal ordena: " la autoridad expropiante fijará la forma y los plazos en que la

⁴⁷ IBIDEM P. 325

⁴⁸ IBIDEM P. 326

indemnización deba pagarse, las que no abarcarán nunca un periodo mayor de 10 años".

"La indemnización es el resarcimiento de los daños causados que se cubren principalmente con dinero. La indemnización en materia de expropiación es la suma de dinero que el estado cubre a la persona afectada con un procedimiento de expropiación.

El artículo 27 Const. en sus párrafos II y XV alude a la obligación que tiene el estado de cubrir una indemnización por un bien afectado en un procedimiento expropiatorio. Sin embargo, el precepto no fijara claramente la época en que debe efectuar tal indemnización".⁴⁹

Los problemas del transporte se han ido agudizando en los últimos años, y es hasta en 1981, cuando el gobierno, formula un plan rector de vialidad y transporte del Distrito Federal, cuyo objetivo principal consiste en la implantación de un sistema integral y coordinado de transportación, orientado por una clara política social que garantice la prestación eficiente de transporte. Para tal efecto considera la reducción del automóvil, haciendo deseable el uso de transporte colectivo y

⁴⁹ IBIDEM P. 329

desalentador el primero .

Ampliar la red del metro de 41.5 km. en 1976 a 378 km. en el año 2000, pasar de 3 a 21 líneas para transportar a 1 millón 800 mil pasajeros en 1976 a 24 millones en el año 2000.

Aumenta la infraestructura vial para hacer eficaz el transporte de superficie, básicamente para facilitar la circulación de los medios colectivos. El plan establece la conclusión del anillo periférico y del circuito interior, así como, la construcción de 17 ejes viales de norte a sur y 17 de oriente a poniente, con una longitud de 533 km., de los cuales se han realizado ya 241 km. Además, la instalación de 927 cruceos, semáforos manejados por una computadora central.

"Reducir las 534 rutas de autobuses que anteriormente circulaban a 76 rutas directas. (Aún cuando en el plan se contempla sólo 76 rutas directas, en la actualidad operan 83). Con recorridos a lo largo de la ciudad de norte a sur y de oriente a poniente, que permitieron comunicar prácticamente cualquier punto de la ciudad con un mínimo de transbordos. A la fecha de la publicación del plan tenían en operación 60 de estas rutas directas, así como, 18 rutas de trolebus y tranvías.

Se hacia la implantancio del boleto único "multimodal". Además el gobierno se comprometia que al finalizar su gestión de 1982 el sistema colectivo ofreceria un servicio de 9300 autobuses y transportaria más de 10 millones de pasajeros diariamente. Los trolebuses y tranvias llegarían a 135 unidades, este plan incluye la operacion de vehiculos colectivos de capacidad intermedia".²⁶

Al poco tiempo de dar a conocer el plan rector de vialidad y transporte del D. F. , el gobierno expropió el transporte de autobuses urbanos de la ciudad de México, porque las grandes empresas no pudieron o no quisieron hacer grandes inversiones para mejor servicio y proporcionar un sistema de transporte adecuado y moderno, por lo que el estado decidió hacer frente a esta situación, tomando la medida señalada el 25 de septiembre de 1981 (excelsior, 1981, primera plana), y tres meses después, el 10 de diciembre de 1981, (uno más uno, 1981 p. 31), implanta un nuevo sistema de transporte colectivo de rutas directas, que sigue un patrón de forma ortogonal, el cual es utilizado en ciudades con características muy diferentes a la nuestra, como son Los Angeles, Detroit, Denver y

²⁶ IBIDEM P. 38-39

Saltlake, que Thomson (1977) ha clasificado como "ciudades totalmente motorizadas" que tiene como características las asociadas al uso del suelo, transporte y nivel de ingreso y un distrito central de negocios muy débil en término del mínimo total de empleos entre 12000 y 15000, y, es por tanto, el máximo de automóviles que pueden estar en movimiento sin llegar a un congestión extrema. Las áreas residenciales son de baja densidad, las calles son amplias, etc.

"Se sabe que las características de la ciudad de México son completamente diferentes de las aquellas ciudades que muestran un sistema en forma de red ortogonal como el que se ha introducido en México; por lo que se piensa que esta puede ser la adecuada. "31

La noticia en primera plana de todos los diarios capitalinos se daba a saber la expropiación del transporte.

"EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL MUNICIPALIZO EL TRANSPORTE URBANO Y MODIFICARA RUTAS.

El departamento de Distrito Federal municipalizó ayer por la tarde el transporte urbanos de la ciudad de México.

³¹ IBIDEM P. 39-40

Con ello a partir de ese momento todas las unidades que pertenecían a los concesionarios pasan a ser propiedad del gobierno capitalino y los trabajadores dependen ahora de las mismas autoridades".²⁸

En otro diario capitalino se publicó lo siguiente:

"ANUNCIA HANK LA MUNICIPALIZACION DEL TRANSPORTE EN EL DISTRITO FEDERAL".

& LOS PERMISIONARIOS SERAN INDEMNIZADOS CON FORME A LA LEY;

& EN 1977 DABA SERVICIO A 8 MILLONES DE PERSONAS AL DIA.

& SE PUEDEN IMPLANTAR MEDIDAS PARA DESANIMAR EL USO DE AUTOMOVIL PARTICULAR.

& SE TERMINARA DE CONSTRUIR LA RED DE VIALIDAD ORTOGONAL".²⁹

"En la asamblea llevada a cabo en el Teatro del Ferrocarrilero a la que asistió el Presidente José López Portillo y su gabinete entre ellos el Prof. Carlos Hank González Regente de la Ciudad de México, desaparece la Alianza de Camioneros y se da

²⁸ ANGUIANO, Miguel. (1981). "EL D.D.F. MUNICIPALIZO EL TRANSPORTE URBANO Y MODIFICARA RUTAS". EL SOL DE TOLUCA. Sábado 26 de septiembre. P.2, Toluca-México

²⁹ ARANDA PEDROZA, Enrique. (1987). "ANUNCIA HANK GONZALEZ LA MUNICIPALIZACION DEL TRANSPORTE EN EL D.F.". EL UNIVERSAL. 26 de septiembre. P.158. México

vida a la Confederación Nacional de autotransportistas.A.C."²⁴

Electo en 1982 el Presidente De la Madrid hecho andar el proyecto para revitalizar la economía de México.El sistema integral de tranpostes desempeña un papel preponderante para apoyar el plan nacional de desarrollo, puesto que constituye un punto para el fomento del desarrollo social y económico de México.

"Una preocupación es que vaya a suceder lo expuesto anteriormente con los planes de nuestras autoridades, tendientes a resolver el caso del transporte, ya que se esta acostumbrando a que siempre después de ser público una medida gubernamental para resolver algún problema se da por hecho que con eso queda resuelto y jamás se hace una evaluación para conocer los resultados de tales acciones".²⁵

²⁴ DEL RIO, Fanny; VARGAS, Carlos. EL AUTOTRANSPORTE. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Ob-cit. P.124

²⁵ GUTIERREZ DE MACGREGOR, Ma. Teresa. Ob-cit. P.41

4. -ACTO DE AFECTACION Y SUS CONSECUENCIAS.

"Se considera que una crítica fundamental tiene mayores posibilidades de ser tomada en cuenta por el gobierno para corregir las deficiencias detectadas.

Para ejemplificar el tipo de colaboración dentro de los múltiples aspectos que presenta el transporte urbano, es de los más importantes por que afecta a mayor número de personas, se hará referencia al servicio de autobuses urbanos, ya que como lo mencione anteriormente es el que realiza el 50% de los viajes diarios de la población de la ciudad de México.

Como se señaló el gobierno en el año de 1981 estructuró un plan tendiente a disminuir insoluble cuestión del transporte urbano de la ciudad. Se considero interesante investigar aproximadamente 6 meses después cual ha sido el impacto del transporte, la ejecución de dicho plan, comparando el mismo tipo de servicio antes y después que el gobierno tomará medidas tan drásticas".²⁶

A continuación mencionaré algunas de las consecuencias que trajo la expropiación.

-Muertes

-Alcoholismo.

²⁶ DEL RIO, Fanny; VARGAS, Carlos. Ob-cit. P.41-42

- Enfermedades.
- Miseria.
- Desintegración familiar.
- Desviaciones sociales.
- Desempleos
- Alteraciones emocionales; y
- Rebelión en contra del gobierno.

Todas y cada unas de las consecuencias antes mencionadas son a las que los expermisionarios que fueron afectados por el cambio que alguna manera se vieron involucrados han quedado afectados ya sea en la pérdida de su patrimonio como enfermedades físicas y mentales.

Tanto fué el grado de afectación de la expropiación que hasta las empresas estatales dedicadas al transporte fueron víctimas de información malversada por parte del sindicato de la ruta-100 que ya no se conformaban con los agremiados del D. F. sino que también querían imperar en el estado de México.

Tanto era su ambición por atraer más agremiados al mencionado sindicato que repartían volante en donde los inquietaban poniéndolos, en contra de las empresas en donde prestaban sus servicios.

A continuación mencionaré el contenido de uno de esos volantes

que por fortuna pude obtenerlo por medio de los operadores estatales.

"COMPAÑEROS OPERADORES DE LA LINEA DE CIRCUITO HOSPITALES Y VALLE DE ARAGON S. A. "

UNETE A LA LUCHA SINDICAL.

Aliate al sindicato único.

SUTAU.

Los operadores no tenemos por que pelear no darnos cerrones en la via publica durante nuestro servicio, por problemas de las directivas.

COMPAÑERO DEFIENDE TUS DERECHOS QUE TE AMPARAN DE ACUERDO CON LA LEY LABORAL.

Como son vivienda digna, transporte, reparto de utilidades y aguinaldos y luchemos por un pedazo de tierra que ubicado en el corralón de las líneas. (arriba mencionadas).

ASISTE A TUS JUNTAS AHI TE INFORMAMOS

UNIDOS VENCEREMOS.

ATENTAMENTE :

"SUTAUUR".²⁷

²⁷ Información proporcionada por el Sindicato Unico de Trabajadores de Autobuses Urbanos Ruta 100. (SUTAUUR 100).

CAPITULO III**CONSECUENCIAS E INOPERANCIA DE LA EXPROPIACION DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN EL VALLE DE MEXICO.**

1. - PERMISIONARIOS Y RUTAS AFECTADAS.
2. - MARCO JURIDICO CREADO O INEXISTENTE PARA LA REPRESENTACION DE LOS CONCESIONARIOS.
3. - RAZONES SOCIALES DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS AFECTADOS.
4. - ANALISIS SOBRE LOS INSTRUMENTOS JURIDICOS EN MATERIA DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS.
5. - CREACION DE CONCESIONES FICTICIAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y SU ESTRUCTURA.
6. - CONSECUENCIAS SOCIALES, ECONOMICA Y POLITICAS.
7. - TAXIS TOLERADOS UNA FORMA DE ECONOMIA SUBTERRANEA.
8. - CONSECUENCIAS FISCALES.

I. - PERMISIONARIOS Y RUTAS AFECTADAS,

El número de permisionarios afectados por la expropiación fueron aproximadamente 5600, refiriendonos específicamente a la empresa denominada "LINEA DE AUTOBUSES CIRCUITO HOSPITALES TLALNEPANTLA Y ANEXAS S. A. DE C. V. " fueron un total de 96 permisionarios.

Información proporcionada por el Sr. Santana Hernández Hernández, como socio afectado, por la intervención del estado en la mencionada empresa.

(ANEXO PLANO DE RUTAS AFECTADAS POR EL CAMBIO, ver anexo 1).

2. - MARCO JURIDICO CREADO O INEXISTENTE PARA LA REPRESENTACION DE LOS CONCESIONARIOS.

Hay diversas opiniones sobre los fines de las empresas desde punto de vista económico, aceptandose que siempre la empresa privada tiene como finalidad la obtención de un lucro o ganancia.

Cuando se trate de empresas de estado la empresa pierde su característica de obtención de lucro para abarcar una finalidad más amplia, que es atender el interes general o las necesidades colectivas con independencia de la rentabilidad o utilidad pecuniria, que se puede obtener de ella.

CARACTERISTICAS DE LA EMPRESA PUBLICA.

"Aceptando que desde el punto de vista económico la empresa pública es la "conjunción de los factores de la producción para obtener bienes y/o servicios que el estado considera en un momento necesarios para el interes general o la satisfacción de necesidades colectivas", mencionaremos, las características de esta empresa:

- a) Que el estado aparte los elementos de capital, naturaleza, organización y regule el elemento trabajo.
- b) Que la empresa se encuentre destinada a producir bienes o

servicios para satisfacer las necesidades colectivas sin que ello implique obtener lucro necesariamente.

- c) Que la empresa se encuentre vigilada y controlada en su actividad por el estado, pudiendo señalar estas las orientaciones de la misma.
- d) El régimen de la empresa es de normas de derecho público y de derecho privado".²⁸

PROCEDIMIENTO PARA OTORGAR LA CONCESION.

El procedimiento para otorgar la concesión se inicia con una solicitud del particular en la que se llenan todos los requisitos que exigen las disposiciones legales; generalmente se publica un extracto de la misma en el diario oficial de la federación; hay casos en los cuales, anteriores concesionarios, o personas que tengan intereses, pueden oponerse a su otorgamiento.

"En este procedimiento de oposición hay escritos de las partes que fijan la controversia, ofrecimiento y desahogo de pruebas y alegatos y resolución que dicta la propia autoridad administrativa; si declara procedente la oposición no se otorga la conce-

²⁸ ACOSTA ROMERO, Miguel. Ob-cit. P.597

sión, si se rechaza, se continúa el procedimiento para el efecto de que si se cumplen los demás requisitos y lo estima conveniente la autoridad, se otorgue la concesión.

Se ha discutido la naturaleza de este procedimiento administrativo, y se dice que es coasijudicial, por que resuelve una controversia; creo yo que no se resuelve una controversia, sino que unicamente declara si es procedente o no la oposición, pues quedan a salvo los derechos de las partes para acudir a la oposición, así como para acudir a la autoridad judicial federal, para que esta resuelva el conflicto de fondo entre ellas.

TITULO DE CONCESION.

"La última fase del procedimiento para otorgar la concesión es que la autoridad administrativa aprecie, si el solicitante cumplió con todos los requisitos, si tienen capacidad general, técnica y financiera, haya otorgado las garantías previstas; y, si lo estima conveniente al interes general otorgará la concesión mediante una decisión administrativa que se expresa a traves de un acuerdo escrito, y que generalmente se pública en el D. O. F. ".³¹

³¹ IDEM

REQUISITOS PARA OBTENER EL TITULO DE CONCESION.

- 1.- Nombre, nacionalidad y domicilio del concesionario.
- 2.- Nombre, ubicación de persona física o moral.
- 3.- Recorridos.
- 4.- Normas para prevenir y controlar la concesión.

EXTINCION DE LA CONCESION.

Los modos de la extinción de la concesión son varios; el normal es el cumplimiento del plazo; luego tenemos la falta de objeto o materia de la concesión la rebogación; la caducidad; la rescisión y el rescate.

No hay precisión en la legislación administrativa sobre las causas de terminación antes aludidas, se utiliza una terminología a veces imprecisa; la practica se orienta a considerar después del plazo; a la caducidad como causa de terminación más importante.

a) CUMPLIMIENTO DEL PLAZO

Al terminarse el periodo previsto en la concesión terminará esta, salvo en aquellos casos en que puede prorrogarse mediante un nuevo acto administrativo el efecto más importante que produce el cumplimiento del plazo es la reversion, que ya

comentamos anteriormente.

b) "FALTA DE OBJETO O MATERIA DE LA CONCESION

Si se hace imposible la prestación del servicio público".**

c) RESICION

Se considerará que la rescisión es la facultad de una de las partes de un contrato o convenio para darlo por terminado si la otra parte incurre en el incumplimiento de sus obligaciones.

d) REVOCACION

"La practica administrativa en México se ha orientado a considerar como causa de revocación de las autoridades, la falta del cumplimiento del concesionario a las obligaciones, que le impone el régimen jurídico de la misma".**

e) CADUCIDAD

Opera cuando el concesionario esta obligado a cumplir ciertos requisitos establecidos en la ley, reglamento o en el acto de la concesión, dentro de determinado plazo, y no cumple con

** IBIDEM P.599

* IDEM

ellos.

f) RESCATE

"No sólo opera en las concesiones de explotación de bienes del estado, según ya lo expresamos en líneas atrás.

g) RENUNCIA

Aún cuando no se ha estudiado a fondo existe la posibilidad de que la concesión se extinga respecto del concesionario renuncia que este haga de los derechos que tenga a su favor. Sin embargo, creemos que no puede haber una renuncia lisa y llana, sino que dependerá de la importancia del servicio público o de las necesidades que el estado tenga en explotar determinados bienes para que se pueda aceptar la renuncia de la concesión. En algunas ocasiones podrá tratarse de un servicio público absoluto".¹⁴

h) QUIEBRA DEL CONCESIONARIO.

La quiebra del concesionario en la empresa que presta servicios o explota los bienes, puede traer también la extinción de la concesión y se estima que en estos casos las autoridades

¹⁴ IBIDEM P.601

cuando se trate de servicios públicos de gran trascendencia para la colectividad, debe asegurar la continuidad de la misma.

"Es necesario precisar que la concesión de un servicio público que se aplica a determinados servicios como aquellos en los que hay posibilidad de recibir del usuario una contra prestación. Un servicio público gratuito o servicios en que no es posible concretar a los usuarios no cabe en el campo de esta concesión. Debemos insistir en que no toda la actividad del estado se realiza bajo la forma de un servicio público.

El campo en nuestro derecho administrativo al servicio público, es aún muy limitado y su reglamentación se circunscribe a determinadas materias del orden federal".⁴²

En todo caso, el punto de partida es la decisión del estado para exigir una actividad, un servicio público como hemos estudiado antes, el puede crear tanto el regimen jurídico que lo regule, como el organismo público que lo atienda a confiar su atención a los particulares a través de la concesión de servicio público.

⁴² SERA ROJAS, Andres. Ob.cit. Tomo II, P.205

- 1.- Se presenta la unidad ante las autoridades para que sea inspeccionada por COTREM (Confederación del Transporte en el Estado de México), y si es aprobada se presenta la documentación original de la unidad (factura y tarjetón) acompañada por la solicitud de petición de la concesión.
- 2.- Se hace el pago del derecho de la concesión, en la actualidad aproximadamente es de \$ 2 000 000.00 (dos millones de pesos).
- 3.- Una vez efectuado el pago, transcurrirán 10 días hábiles para que se presente el futuro concesionario a la Secretaría de Transito y Vialidad del Estado de México para que se le otorgue el emplacamiento correspondiente de sus unidad.
- 4.- Desde luego que para el tramite para obtención de una Concesión, es indispensable acompañar los documentos con el Acta Constitutiva de la empresa solicitante; y siempre y cuando el estado tenga abierto el parque vehicular para incrementarlo.

Como se puede apreciar el procedimiento para la obtención del

emplacamiento de una unidad que prestará servicio público de transporte es más simple en la práctica a lo que establecen las leyes administrativas.

3. - RAZONES SOCIALES DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS AFECTADOS.

Mencionaré algunas de las razones sociales afectadas en la expropiación del transporte urbano de pasajeros en el Distrito Federal.

1. - INDIANILLA
2. - PERALVILLO CONZUMEL
3. - ROMA-MERIDA
4. - COLONIAS URBANAS
5. - SAN RAFAEL ARTES
6. - VILLA OBREGON
7. - LINDAVISTA
8. - CONSTITUYENTES
9. - GUSTAVO A. MADERO
10. - CLAZA
11. - NIÑO PERDIDO, PENITENCIARIA ALAMOS
12. - CIRCUITO COLONIAS
13. - SANTA MA. ROMA
14. - SANTA MA. MIXCALCO
15. - VIA SAN JUAN
16. - SAN JUANICO
17. - SAN ANGELIN

18. - 20 DE NOVIEMBRE GUSTAVO A. MADERO
19. - POSTERGADOS
20. - MEXICO-XOCHIMILCO
21. - JUAREZ, LORETO, CIRCUITO CHICO
22. - HIPODROMO RASTRO
23. - JUAREZ, LORETO, CIRCUITO GRANDE
24. - VIGA COLONIAS
25. - PERALVILLO VIGA
26. - ATZCAPOTZALCO
27. - SAN RAFAEL AVIACION
28. - CIRCUITO HOSPITALES 1a. y 2a.

4. - ANALISIS SOBRE LOS INSTRUMENTOS JURIDICOS EN MATERIA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS.

"En 1914, cuando ya el automóvil poblaba las calles de México, el Ingeniero Alberto Crespo, inspector de automóviles, proyectaba un reglamento para el manejo de vehículos en el Distrito Federal que comprendía tanto los coches de uso particular como los de pasajeros y carga. A este siguieron otros reglamentos y reformas; pero no es sino hasta 1931 que el presidente Pascual Ortiz Rubio promulga la primera Ley sobre vías Generales de Comunicación y Medios de transporte, publicada en agosto de ese mismo año en el Diario Oficial. El documento, con 769 artículos, abarcaba las diversas áreas de comunicaciones y transportes, regulado todo lo referente a concesiones y explotación de vías aéreas, marítimas y terrestres. Desde luego, es este último punto lo que nos concierne aquí; de él se ocupa el libro segundo de la ley". **

En 1931 se promulgaria el nuevo reglamento de tránsito para los caminos nacionales y de concesión federal, que complementaba la ley de vías generales de comunicación y medios de transporte.

** DEL RIO, Fanny; VARGAS, Carlos. Ob-cit. P.143

"Fue en 1936 que el sector transportes sufrió las consecuencias de la división interna, rompiéndose ese periodo de tranquilidad que precediera esta fecha, cuando el entonces Secretario de Comunicaciones, Francisco Mujica, envió al Congreso de la Unión un proyecto de Reformas a la Ley del 32. El proyecto incluída, entre sus puntos, algunos detalles que susitarón la oposición de los transportistas".⁴³

Dada la impostergable necesidad de unificar las leyes y reglamentos que rigen las actividades del autotransporte, en el periodo 1976-1982 se trabajó intensamente en la modificación y expedición del marco jurídico que determina el desarrollo de esta actividad. Los avances más importantes fueron los siguientes:

Creación de los reglamentos de los comités estatales o regionales, de ruta y técnicos de autotransporte.

"En el transporte es un factor fundamental de cohesión social y económica; por ello puede considerarse como instrumento básico en la planeación del desarrollo y como una actividad estratégica para el país. En esta perspectiva y con el objeto de ofrecer elementos para un conocimiento global del transporte en

⁴³ IBIDEM P. 144

México".⁴⁶

"La vigente Ley Organica de la Administración Pública Federal considera 18 Secretarías de Estado y un Departamento Administrativo.

El artículo 26 de dicha ley señala "que para el estudio, planeación y despacho de los negocios del orden administrativo, el poder ejecutivo de la unión contará con las Secretarías".⁴⁷

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

El 14 de marzo de 1891 fué creada la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, hasta la ley actual que crea la Secretaría de Comunicaciones y Transportes independiente de la Secretaría de Obras Públicas.

"El art. 36 de la ley de Administración Pública Federal establece que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I.- Formular y conducir las políticas y programas para el desa-

⁴⁶ CAMARENA LHURS, Margarita. EL TRANSPORTE. UNAM. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES. México. Edt. UNIVERSITARIA. 1985, P.9

⁴⁷ SERRA ROJAS, Andres. Ob-cit. P.532

rrrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país.

Refiriendome únicamente a los servicios de pasajeros mencionaremos las siguientes fracciones.

IX.- Otórgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas.

XII.- Fijar normas técnicas de funcionamiento y operación de los Servicios Públicos de Comunicaciones y Transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como, otórgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de Comunicaciones y Transportes.

Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de comunicación y transportes.

XV.- Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre y de telecomunicaciones, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas.

XXII.- Construir y conservar caminos y puentes en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares.

XXIV.- Otorgar concesiones o permisos para construir las obras que les correspondan ejecutar.

XXV.- Y dar el apoyo de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología de los aspectos ecológicos en los derechos de las vías federales de comunicación.

XXVI.- Promover y, en su caso, organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de comunicaciones y transportes, y

XXVII.- Los demás que expresamente le fijen las leyes y reglamentos".

5. - CREACION DE CONCESIONES FICTICIAS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS Y SU ESTRUCTURA.

El gran aumento de población, el crecimiento físico espacial de la ciudad, unido al fuerte incremento de vehículos, la han convertido en una ciudad desarticulada; los habitantes tratan de realizar la mayor parte de sus actividades en unos cuantos kilómetros cuadrados, a pesar de vivir en una de las ciudades de mayor extensión en el mundo.

"En la ciudad de México los autobuses realizan el 50.8% del total de los viajes; los taxis el 13% , el metro de 11.4%, los trolebuses y tranvías el 3.3%, los automotores el 19.2%; y otros vehículos, bicicletas y motocicletas el 2.3%".**

Debido a la problemática que trajo consigo la expropiación del transporte en la ciudad de México, se ha visto gravemente afectada la población debido al crecimiento y proliferación de peseros y combis.

Ya que simplemente basta con un ampáro y las unidades pintadas de acuerdo al color de alguna asociación civil o confederación

** GUTIERREZ MACGREGOR, Ma. Teresa. Ob-cit. P. 16-20

de peseros y prestar el servicio.

Aunque no se cuente con la documentación adecuada de acuerdo a las disposiciones legales para el otorgamiento de una concesión, es suficiente con que porte la unidad placas particulares.

Estariamos frente a una situación jurídica contraproducente. Ya que las autoridades que tienen a su cargo el despacho de este tipo de asuntos ignoran realmente el número de unidades que portan a parentemente concesiones ficticias.

Acarriandonos problemas de tipo fiscal, laboral y penal, ya que de presentarse esta situación en todo el Valle de México y zona metropolitana estan excentos de pagos fiscales, asi como, el no tener asegurados a sus operadores y como consecuencia no tenemos idea si realmente estan capacitados para desempeñar este oficio.

Simplemente prestan el servicio del transporte los tolerados y peseros con placas de automoviles particulares, y para estas personas simplemente con que cuenten con un ampáro, para ellos es más que suficiente para realizar el recorrido de sus rutas mencionadas en el ampáro.

A continuación anexare "Acta de Juicio de Amparo" ver anexo 2."

** ACTA Número 1023/989-3. (1590). LA C. SECRETARIA DE ACUERDOS DEL JUZGADO SEGUNDO DE DISTRITO EN EL ESTADO DE MEXICO. Diez horas del día doce de marzo. Carlos Darío Contreras Reyes. JUEZ SEGUNDO DE DISTRITO EN EL ESTADO. JUICIO DE AMPARO.

6. - CONSECUENCIAS SOCIALES, ECONOMICAS Y POLITICAS.

Por no contar con la información necesaria que permitiera conocer los efectos de esta Reforma se aplicó una técnica de investigación que permitió evaluar en qué medida la demanda de transporte urbano de autobuses, exclusivamente en las rutas directas, se benefició con el trazo de la nueva red; se decidió hacer un trabajo en el terreno y entrevistar a las personas más afectadas, es decir, aquellas que tenían la necesidad de utilizar diariamente el transporte público. Para esto fue necesario recopilar información por medio de cuestionarios, entrevistas personales y observaciones directas.

"La población estadística se refirió a los usuarios del transporte de autobuses urbanos. La muestra fue seleccionada entre las 60 líneas directas de autobuses que integran hasta la fecha en que se aplicó la encuesta la nueva red ortogonal, de la ciudad de México, escogiéndose entre ellas 26 (fig.1). En el muestreo no se considera el sistema alimentador de la red ortogonal (SARO) ya que sólo tiene como función comunicar las rutas directas y dar servicio en algunas áreas, no cubiertas por ellas.

El número de autobuses que funcionaban en las líneas selec-

nadas representaban el 54.9% del total de autobuses que operaban en todas las líneas. El tamaño de la muestra fué de 1538 encuestas, lo que permite un error máximo de aproximadamente 3%. Se fijó un requisito que se consideró indispensable; el entrevistado deberá tomar diariamente la misma línea de autobuses. La justificación del procedimiento se encuentra en que era necesario conocer la percepción las personas diariamente afectados, pues se considera que son aquellos los más calificados para dar opinión sobre este problema".*

La indagación entre la población usuaria del transporte urbano pretendió conocer también, de que manera ese proceso de cambio les ha afectado en su vida diaria, en función de facilidad, gasto y tiempo por lo que respecto a sus necesidades de transporte.

"Se trató de fijar en forma comparativa la situación actual y la anterior, en los aspectos siguientes;

- a) Gasto en materia de transporte.
- b) Tiempo de recorrido.
- c) Número de transbordos durante su recorrido diario, y tipo de

* IBIDEM P.44-45

vehículos utilizados aparte de autobús.

d) La opinión general de los usuarios en cuanto el beneficio que representa el nuevo sistema.

e) La imagen crítica de los usuarios sobre las medidas adoptadas por las autoridades de la ciudad de México, para organizar el sistema del transporte.

La encuesta se llevó acabo del 19 de abril al 7 de mayo de 1982.

Los encuestados fueron principalmente estudiantes del Colegio de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras, UNAM".

ANALISIS DE RESULTADOS.

De la primera pregunta, tendiente a determinar si los usuarios de transporte de autobuses utilizaban mayor número que antes, fig.2-A, se desprendio que sólo poco más de la tercera parte, 37%, salio beneficiada, no asi el 63% ya que, estos afirmaron tomar más o igual número de autobuses que antes. A este respecto es interesante conocer el comentario de los usuarios, y que según ellos, el espacio o tramo entre las líneas de autobuses es mayor que el recorrido anteriormente, lo

¹ IBIDEM P.45-46

cual les representa tomar más de un autobús, en otro tipo de transporte, o caminar más, otra posible explicación en que el sistema ortogonal del transporte sólo hace su recorrido directo de los límites de la ciudad de México o D.F. y tomando en cuenta que un número considerable de usuarios viven en el área metropolitana y trabajan en la ciudad de México, se ven obligados a tomar primero un autobús que los acerque al límite de la ciudad y después otro, o diferente tipo de transporte que los lleve a su trabajo.

Cuando se analizaron las respuestas de las personas que manifestaron tomar además del autobús otro tipo de transporte (figuras 2b y 2c), se encontró poca variación en aquellas personas que indicaron tomar además el metro o el autobús, antes y después del cambio. Se debe hacer notar que una cuarta parte de los entrevistados utilizaban el metro.

Por otra parte, hubo mayoría para aquellas personas que declararon tomar otro tipo de transporte diferente al metro, trolebus, o pesero (colectivos, taxis o combis; que dan servicio en rutas prefijadas), refiriéndose generalmente a los autobuses suburbanos, ya que el porcentaje de usuarios se redujo. Tampoco se encontró gran variación entre aquellos que declararon no tomar ningún otro tipo de transporte.

En cambio en lo que respecta a los peseros es mayor el porcen-

taje de los usuarios que ahora tienen que tomar del autobús un pesero, el 21%, anteriormente sólo lo hacía el 15%.

Esto es importante de señalar por que ese tipo de transporte resulta más oneroso que otros: metro, un peso, trolebus, 70 centavos. Los comentarios obtenidos a este respecto es que ha habido un fuerte desarrollo de servicios de peseros, especialmente desde la inauguración de nuevas líneas de autobuses.

"En otros casos, a pesar de existir la demanda del servicio de autobuses este ha sido suspendido en parte de la ruta, por lo que hay colonias en las que autobuses ya no entran, como se observa en la porción sur de la ruta 47-A (Cuchilla del Tesoro-Cuemanco) que recorre la ciudad de norte a sur, ya que cuando se efectuó la encuesta sólo llegaba a Tulyehualco y no hasta Cuemanco como estaba señalado al principio; según la opinión de los entrevistados, esta medida fue el resultado de la inserción del servicio de peseros a lo largo de la misma ruta; si el servicio de autobuses fuera introducido, los peseros podrían sufrir pérdidas ya que al darse un servicio más económico, como es el de los autobuses, serían muy pocos los que, en esas condiciones usarán el servicio tan honeroso como lo es el pesero".⁷⁸

⁷⁸ IBIDEM P. 47-50

Se puede afirmar entonces que el cambio en el sistema de transporte no produjo ningún beneficio que se tradujera en disminuir, la necesidad de tomar otros transportes troncales complementarios a los de la red de autobuses, y en algunos casos, como en el de los peseros se incremento esta necesidad.

"El aumento en el uso del pesero que cobra ad-libitum, parece ser la causa del incremento en el gasto total en transporte, que se observa en la figura 2 D, aunque también contribuya a la disminución en los tiempos totales de traslado, como se observa en la figura 2F, en la que se aprecia que el 52% salió beneficiado.

Se debe señalar que el costo del transporte en autobus, en nuestro país, es sólo de tres pesos, y se pagó lo mismo si se recorren distancias cortas o largas; únicamente se requiere un nuevo pago si se transfieren a otra línea. En la referente al gasto un transporte se encontró que sólo el 33% de los usuarios se beneficiaron, ya que declararon gastar menos que antes; el resto (66%) no se beneficio por gastar más o igual que antes.

También se pretendió determinar la eficiencia del servicio a partir de conocer si los usuarios, para poder abordar el autobus, tenían que dejar pasar más o menos unidades, que antes figura 2E. El 57% declaró dejar pasar más o igual número de

autobuses que antes. Se considera que esta pregunta es la más subjetiva, por lo que se debe tomar con mayor reserva.

Un aspecto más que tiene gran significado para los usuarios del transporte es el que se refiere al tiempo recorrido".⁷³

"En este aspecto se puede decir que hubo mayor número de beneficiados debido a que de los entrevistados el 52% declararon hacer menor tiempo que antes, (fig.2F) se considera que esto se debe a diferentes causas; a que se incremento; como a señalado, la utilización del servicio de peseros; a que la distancia entre las paradas ha aumentado y por tanto, el número de ellas se ha reducido; ya que los autobuses tienen un recorrido más directo. También se penso que podría deberse a las facilidades de tránsito que se supone deben proporcionar los nuevos ejes viales, ya que el carril reservado a los autobuses permite aumentar la rapidez del transporte en común; pero parece no funcionar en las horas pico, como se aprecia por lo obtenido en la encuesta, ya que son precisamente los usuarios de las líneas que hacen gran parte de su recorrido por los ejes viales. los que declararán hacer más tiempo".⁷⁴

Al analizar los datos destinados a conocer la opinión de los

⁷³ IBIDEM P.52

⁷⁴ IBIDEM P54

usuarios de los autobuses urbanos, en lo referente a si las nuevas rutas les habian o no beneficiado, se encontró que las contestaciones no corresponden a lo que se podía esperar de acuerdo, a las respuestas consignadas en el cuestionario, sino que curiosamente el 66% consideró haber salido beneficiado, el resto 33% declaró no haber salido beneficiado con el cambio (fig. 2G).

"Un último aspecto que se deseaba conocer es la opinión de los usuarios acerca de las medidas tomadas por el gobierno para solucionar el problema del transporte; con este fin se preguntó si creían que las autoridades del D.F. habian solucionado el problema; El 63% opino que no lo habian solucionado, el 10% que seguía igual y el 26% que si se había solucionado (Fig. 2 H).

La opinión de los usuarios con respecto a esta última pregunta muestra la mala opinión que tienen de las acciones llevadas a pesar de que en la pregunta anterior un alto porcentaje de los entrevistado dijeron salir beneficiados. Al preguntárles el por que de su opinión con respecto a que no se había solucionado el problema dieron razones; la expresada por el porcentaje más alto de usuarios 26% fué la que hizo referencia a que faltan autobuses; lo cual resulta lógico, pues el propio gobierno reconocio que los autobuses eran insuficientes y prometio aumentarlos; otras manos significativas fuerón; pasan con menos

frecuencia, sólo hubo soluciones parciales, falta mantenimiento, los autobuses no hacen paradas en muchas ocasiones, no se consulto al usuario, hay áreas sin transporte".⁷³

Las razones positivas, es decir, las de aquellos usuarios que consideraron que si habia solucionado el problema fueron multiples y alcanzaron muy bajos porcentajes, la razón más frecuente expresada por el 5% de los usuarios fué: Hay más autobuses, las demás respuestas fueron: transporte más rápido, hay más líneas, rutas más directas, pasan con más frecuencia, rectas con recorridos más largos, más comodida, resulta el transporte más barato, esta mejor debido a los ejes viales, hay menos embotellamientos. Como se aprecia no hay una uniformidad en las razones expuestas para considerar si han sido beneficiados o no beneficiados, registrandose, por el contrario, una gran dispersión de razones en relación con estas dos últimas preguntas.

Datos más interesantes se obtuvieron al relacionan cada una de las preguntas con las restantes. De estas relaciones fueron 5 las conceptuadas más significativas

La información interesante a través de la observación directa

⁷³ IBIDEM P.57-58

entrevistas a usuarios y trabajadores del servicio.

Fué percibida la gran diferencia que existe entre las líneas en cuanto al servicio, y el mejor personal están distribuidos en las líneas centrales, lo que se observa no sólo por las personas que requieren del servicio sino por gran parte de la población, por ejemplo son mejores las de insurgentes, periférico, reforma y en general, las del centro de la ciudad.

En cambio en las zonas alejadas como el norte de la ciudad en donde la mayoría de los usuarios son obreros, las condiciones de las líneas son malas, tiene los autobuses más viejos que imperan cada día. Los entrevistados afirman que hay menos autobuses que antes, que, además se reducen poco a poco lo cual es posible, ya que en entrevistas con los contadores de las líneas, estos afirman que arbitrariamente, se cambiarán autobuses de más líneas a otras. A este respecto, uno de los entrevistados preguntaba por que en las líneas con mayor demanda de autobuses (en donde hay más ganancia económica) se encuentran las peores unidades y, por que el contrario, en las líneas con menor demanda están los mejores autobuses, siendo en ocasiones además líneas que necesitan subsidio.

Otro fenómeno que se pudo observar, fué que en ciertas líneas

(principalmente las que corren de norte a sur) las demandas de transporte varían grandemente. Obviamente, las de las zonas de clase media y media alta hacia el centro no hay la misma necesidad de autobuses que las zonas de escasos recursos hacia el centro. Pero el número de autobuses en todo el recorrido es el mismo, de tal manera que en una parte hay déficit de servicio y en otra parte un exceso (autobuses casi vacíos) lo que implica subsidio. Sólo en ciertas rutas se ha tratado de reducir el problema a través de autobuses locales que recorren únicamente parte de la ruta.

El sistema alimentador de la red ortogonal (SARO), como su nombre lo indica tiene la función de servir a las áreas no cubiertas por las rutas directas (red ortogonal) y comunicarlas con estas.

En el momento de la investigación existían 52 líneas del SARO, de las cuales 37 tenían su terminal en alguna estación del metro.

Lo anterior denota dos aspectos, en primer lugar, la importancia del sistema del transporte del metro y su relación con el servicio de autobuses, y, en segundo la incapacidad de la red ortogonal para comunicar todas las áreas del D.F. y para coordinar el sistema de autobuses con otros sistemas de transporte. Lo anterior se confirma por el gran aumento de rutas del SARO,

que para noviembre de 1982 alcanzaba 134. Otra cuestión importante que puede ser consecuencia de la expropiación de este servicio es la forma en que influye el hecho de que los choferes pasen a ser asalariados.

Hay dos puntos principales: En primer lugar, el que se refiere a las paradas; antes era importante para un chofer recoger gran cantidad de gente pues, como se informó en las entrevistas, ellos recibían mayor ganancia entre mayor fuera el número de personas transportadas.

Ahora, como reciben un sueldo fijo, no siempre tienen la preocupación para hacer paradas a las personas que lo requieren; el segundo punto se refiere a los horarios, muchas personas se quejaban de la escasez o falta de autobuses en las noches después del cambio.

7. - TAXIS TOLERADOS UNA FORMA DE ECONOMIA SUBTERRANEA.

"Las diferencias en las diversas definiciones de economía subterránea se dividen en dos tipos: En aquellas que comprenden el conjunto de actividades legales e ilegales cuya contabilidad o registro escapa de los recolectores de estadísticas oficiales y que por lo tanto no son gravadas o lo son en una menor medida; segundo; las que consideran exclusivamente a las actividades ilícitas y que igualmente no son registradas o lo son sólo parcialmente en las cuentas nacionales y en el sistema fiscal.

La diferencia implícita en estos dos tipos de definiciones, radica en que la primera se refiere a un concepto bruto (es decir, abarca los gastos totales en que se incurre al realizar actividades ilegales o no reportadas), en tanto que la segunda emplea un concepto de uso neto de recurso (comprende exclusivamente los ingresos derivados de las mismas)".⁷⁵

Los taxis ha ocasionado disturbios en el país, y en consecuencia, todos los habitantes salimos afectados de una forma u

⁷⁵ ECONOMIA SUBTERRANEA EN MEXICO CENTRO DE ESTUDIOS ECONOMICOS DEL SECTOR PRIVADO A.C. México. Edt. Diana. 1988, P.13-14

otra, ya que nos vemos involucrados en el caos vial, que éste tipo de situaciones ocasiona.

A continuación mencionaremos dos de los últimos acontecimientos más recientes que se han sucedido.

"AUTOBUSES URBANOS DEL VALLE DE TOLUCA PROTESTAN POR TOLERADOS".

Doscientos autobuses de las líneas urbanas y suburbanas de transporte del Valle de Toluca se plantaron esta mañana para manifestar su inconformidad con las concesiones de los tolerados que les fueron otorgados a últimas fechas, son 2000 combis y 500 microbuses. Taxistas y camioneros, se plantaron ante el palacio con pancartas solicitando al gobernador del estado de México, Lic. Ignacio Pichardo Pagaza, que revise "El Amparo" que fuera otorgado por el C. Juez segundo del distrito con Cede en la ciudad de Toluca".

"BRONCA ENTRE LOS CHOFERES.

Varios líderes de grupos de taxistas toluqueños denunciaron la

⁷⁷ NAVA ALTAMIRANO, Heriberto. (1990) "AUTOBUSES URBANOS DEL VALLE DE TOLUCA PROTESTAN POR TOLERADOS". DIARIO ATARDECER. Viernes 8 de junio. P.2. Toluca, México

invasión, a partir del día de ayer lunes, de combis del Valle de México y del D.F., que pretenden instaurar el servicio.

"Tolerados" en la capital mexicana".⁷⁸

⁷⁸ EL MUNDO. Toluca, México. (1990), martes 5 de junio. P.2

invasión, a partir del día de ayer lunes, de combis del Valle de México y del D.F., que pretenden instaurar el servicio. "Tolerados" en la capital mexiquense".⁷⁸

⁷⁸ EL MUNDO. Toluca, México. (1990), martes 5 de junio. P.2

B. -CONSECUENCIAS FISCALES.

"En el caso de México se acepta generalmente que su economía se encuentra fuertemente regulada y reglamentada, lo cual se manifiesta en varias formas. En primer lugar, "el estado mexicano se identifica como un ente regulador o "rector" de la economía, no sólo en lo referente a la definición y aplicación de las políticas macroeconómicas sino también en las formas operativas, a nivel de industria y de empresas. Así, fija metas de producción de explotación contenido nacional y de importación de productos, participación del capital extranjero, uso de tecnología, marcas y patentes, precios mínimos y máximos, salarios mínimos, etc. Todo ello se ve reflejado en un inmenso cúmulo de leyes, códigos y reglamentos, que repercuten en las actividades productivas"."

La presencia de actividades económicas subterráneas es común en la mayoría de los países; si bien cuando es reducida sus efectos sobre el sistema económico sin embargo, cuando su magnitud es importante con relación a la economía formal y/o se desarrolla de manera creciente, puede llegar a trastornar el funcionamiento de las políticas económicas, ya que éstas se diseñarán y llevarán acabo tomando como base los agregados

" ECONOMIA SUBTERRANEA. Ob-cit. P.65

macroeconómicos reflejados en el sistema de contabilidad nacional, ignorando a una parte importante de los agentes económicos y procesos productivos.

"La economía subterránea implica la utilización de recursos que de otra manera estarían desempleados o subutilizados, o cuyo rendimiento sería menor en la economía formal. Más aún, este argumento se refuerza al tomar en cuenta que existe una serie de aspectos adversos para la operación de la economía subterránea, como la menor disponibilidad de financiamiento bancario, privación de beneficios fiscales, menos de obra capacitada, maquinaria, etc, así como los costos que representa el escurrirse de sus actividades a las autoridades".²²

²² IBIDEM P.27

CONCLUSIONES

- PRIMERA.- El gobierno ha proporcionado concesiones en forma desmedida y por lo consiguiente errónea, ya que en muchas ocasiones los concesionarios no cumplen con los requisitos esenciales para el otorgamiento de una concesión.
- SEGUNDA.- El gobierno ha descuidado el buen funcionamiento de las concesiones otorgadas, trayendo como consecuencia que el concesionario haga mal uso de la mismas (lucrando).
- TERCERA.- De acuerdo con el fundamento jurídico del artículo 89 de la Ley de Sociedades Mercantiles, en donde se menciona los requisitos para la constitución de una sociedad anónima son obsoletos, ya que en la práctica no se llevan a cabo, por lo tanto es necesario actualizar dichos requisitos para la obtención de la constitución de una Sociedad Anónima.
- CUARTA.- Las empresas concesionadas juegan un papel muy

importante, ya que satisface necesidades de interes general y por el otro lado el Estado vigila el buen funcionamiento, explotación y uso de las concesiones. Por lo tanto el Estado debe de darle más auge a las empresas privadas.

QUINTA.- El Estado ha tratado de solucionar la problemática del transporte y como es evidente se ha observado el cambio en R-100 de nuevas unidades con motores anticontaminantes, pero aún no es suficiente el número de unidades que prestan servicio, por lo tanto se debe de incrementar el número de unidades para brindar un mejor servicio.

SEXTA.- Como consecuencia de la sobresaturación del emplacamiento de concesiones a microbuses y combis, ha traído como consecuencia el elevado índice de contaminación del medio ambiente, ya que al no encontrarse en buenas condiciones, muchas unidades circulan tratando de proporcionar un servicio, por lo tanto es necesario sacar de circulación todas aquellas unidades que contaminen o bien se encuentren en mal estado. No dejándose

llevar por el modelo sino por las condiciones de la unidad.

SEPTIMA.- El artículo tercero de la Ley de Expropiación manifiesta que para poder llevar a cabo la expropiación se publicará en el diario oficial de la federación y se le notificará personalmente al particular; por lo que no se llevo a cabo el procedimiento de expropiación aplicada al transporte del 25 de septiembre de 1981. Muchos de los afectados no estaban enterados, cometiéndose una arbitrariedad por parte del gobierno, desde un punto de vista personal.

OCTAVA.- Antes de la expropiación del transporte existían más rutas, ya que el parque vehicular era más extenso, abarcaba todo el D. F. y penetraciones al Estado. Actualmente no es así, se han reducido los recorridos y originado más transbordos a los usuarios, incrementándose el tiempo de transportación así como en su economía. Deberían de abrir más rutas y ampliar su parque vehicular.

NOVENA.- Aproxisadamente fuerón 56 líneas camioneras expropiadas, si el gobierno adquiriera de éstas empresas el pago de impuestos, se acrecentarían las arcas del gobierno; refiriendome a los impuestos de los contribuyentes el Estado dejó de percibir una buena cantidad de dinero con el cambio y a su vez se incremento el porcentaje de desempleo.

DECIMO.- El Estado ha cometido un grave error al proporcionar "persisos" a taxis tolerados para prestar un servicio público, generando una saturación de dichas unidades y como consecuencia la rebelión de éstos, cerrando y bloqueando las vías de comunicación, así como plantones para poder obtener sus peticiones irregulares.

DECIMOPRIMERA.- El acelerado auge que se le ha dado a los microbuses ha sido desproporcionado ya que los microbuses no cuentan con características adecuadas y cómodas para el usuario, ya que los asientos son miniaturizados. Debería de exigir el Estado unidades confortables y

adecadas para poder brindar un mejor servicio al usuario.

DECIMOSEGUNDO.- Si bien es cierto que el Estado esta realmente preocupado por la grave contaminación ambiental, debería de tener más preferencia por los autobuses, ya que un autobus equivale a dos microbuses o a cuatro combis, tomándose en cuenta el número de personas transportadas.

DECIMOTERCERO.- En la actualidad se ha visto la privatización de las empresas del estado, esto quiere decir que el gobierno ha demostrado no poder con los subsidios de las empresas a su cargo, ejemplo de ello tenemos las privatizaciones de Telefonos de México, Mexicana de Aviación, la Banca nacional, etc., por lo tanto, la expropiación del transporte ha sido una medida errónea llevada a cabo por el Estado.

DECIMOCUARTA.- La expropiación del transporte urbano no se

ha obtenido los resultados que talvez el gobierno y los usuarios esperabamos. Quizá fué una medida equivocada ya que ha fomentado una serie de problemas.

DECIMOQUINTA.- Una de las soluciones que se le daría al Transporte Urbano de Pasajeros, sería implantar más tranvías, trolebuses, es decir un transporte eléctrico.

DECIMOSEXTA.- Que el gobierno cobre el pasaje que realmente cuesta. Para que no caiga en la deficiencia.

BIBLIOGRAFIA

DOCTRINA:

- ACOSTA ROMERO, Miguel. TEORIA GENERAL DEL DERECHO ADMINISTRATIVO. Editorial Porrúa, México D.F. 1986
- CAMARENA LUHRÍS, Margarita. EL TRANSPORTE. UNAM INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES. México. D.F. 1985
- CERVANTES AHUMADA, Raúl. DERECHO MERCANTIL. Editorial Herrero. México. D.F. 1984
- DEL RÍO, Fanny; VARGAS, Carlos. EL AUTOTRANSPORTE. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. México. D.F. 1988
- ECONOMIA SUBTERRANEA. CENTRO DE ESTUDIOS ECONOMICOS DEL SECTOR PRIVADO, A.C. Editorial Diana. México. D.F. 1988
- FAYA VISESCA, Jacinto. ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL. Editorial Porrúa. México. D.F. 1979
- FRAGA, Gabino. DERECHO ADMINISTRATIVO. Editorial Porrúa. México. D.F. 1986
- GUTIERREZ DE McGRAGEGOR, María Teresa. ALGUNOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE MEXICO. UNAM. INSTITUTO DE GEOGRAFIA. México D.F. 1983
- SERRA ROJAS, Andrés. DERECHO ADMINISTRATIVO TOMO I. Editorial Porrúa. México. D.F. 1985

SERRA ROJAS, Andrés. DERECHO ADMINISTRATIVO TOMO II. Editorial Porrúa, México. D.F. 1985

CARRILLO FLORES, Antonio. LA JUSTICIA FEDERAL Y LA ADMINISTRACION PUBLICA. 2a. edición. Editorial Porrúa S.A. México. 1973.

DELGADILLO GUTIERREZ, Luis Humberto. ELEMENTOS DE DERECHO ADMINISTRATIVO. 1a. edición. Editorial Limusa. México. 1986.

DEL RIO GONZALEZ, Manuel. COMPENDIO DE DERECHO ADMINISTRATIVO. 1a. edición. Editorial Cardenas, editor y distribuidor. México D.F. 1981.

MARIA DIEZ, Manuel. EL ACTO ADMINISTRATIVO. TOMO I y TOMO II. 2a. edición. Editorial Tipografía editora Argentina S.A. Buenos Aires 1961.

OCHOA CAMPOS, Moises. LA REFORMA MUNICIPAL. 4a. edición. Editorial Porrúa S.A. México. 1985.

OLVERA TORO, Jorge. MANUAL DE DERECHO ADMINISTRATIVO. 5a. edición. Editorial Porrúa S.A. México. 1988.

ORTEGA LOMELIN, Roberto. EL NUEVO FEDERALISMO LA DESCENTRALIZACION. 1a. edición. Editorial Porrúa S.A. México. 1988.

LEGISLACION:

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. 1a. Edición. Editorial. PAC, S.A. México D.F. 1990.

CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL. 5a. Edición. Editorial. Porrúa, S.A. México 1984.

CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL. 39a. Edición. Editorial. Porrúa, S.A. México 1984.

CODIGO DE COMERCIO. 4ta. Edición. Editorial. Herrero. México 1984.

LEY DE EXPROPIACION PARA LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. 1a. Edición. Editorial. Leyes Mexicanas, S.A. México D.F. 1936.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. 9a. Edición. Editorial. Andrade, S.A. México D.F. 1981.

LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL. 18a. Edición. Editorial. Porrúa, S.A. México 1967.

ECONOGRAFIA:

ACTA NUMERO 1023/989-13 LA C. SECRETARIA DE ACUERDOS DEL JUZGADO SEGUNDO DE DISTRITO EN EL ESTADO. Diez horas del día doce de marzo Carlos Darío Contreras Reyes. JUEZ SEGUNDO DE DISTRITO EN EL ESTADO. JUICIO DE AMPARO 1990.

ANGUIANO Miguel. EL D.D.F. MUNICIPALIZO EL TRANSPORTE URBANO Y MODIFICA RUTAS. EL SOL DE TOLUCA. Toluca México 26 de septiembre 1981.

ARANDA PEDROZA, Enrique. ANUNCIA HANK LA MUNICIPALIZACION DEL TRANSPORTE EN EL D.F. EL UNIVERSAL. México D.f. 26 de septiembre de 1981.

GARCIA PELAYO Y GROSS, Ramón. DICCIONARIO LAMROUSS. México D.F. 1969.

EL MUNDO. BRONCA ENTRE LOS CHOFERES. Toluca México 5 de junio 1990.

NAVA ALTAMIRANO, Heriberto. AUTOBUSES URBANOS DEL VALLE DE TOLUCA PROTESTAN POR TOLERADOS. DIARIO ATARDECER. Toluca México. 8 de junio de 1990.

OMEBA ENCICLOPEDIA JURIDICA. TOMO 20. Editorial Omeba. Buenos Aires 1974.

OMEBA ENCICLOPEDIA JURIDICA. TOMO 27. Editorila Omeba. Buenos Aires 1974.

INFORMACION PROPORCIONADA POR EL SINDICATO UNICO DE TRABAJADORES DE AUTOBUSES URBANOS R-100. México D.F. 1986.

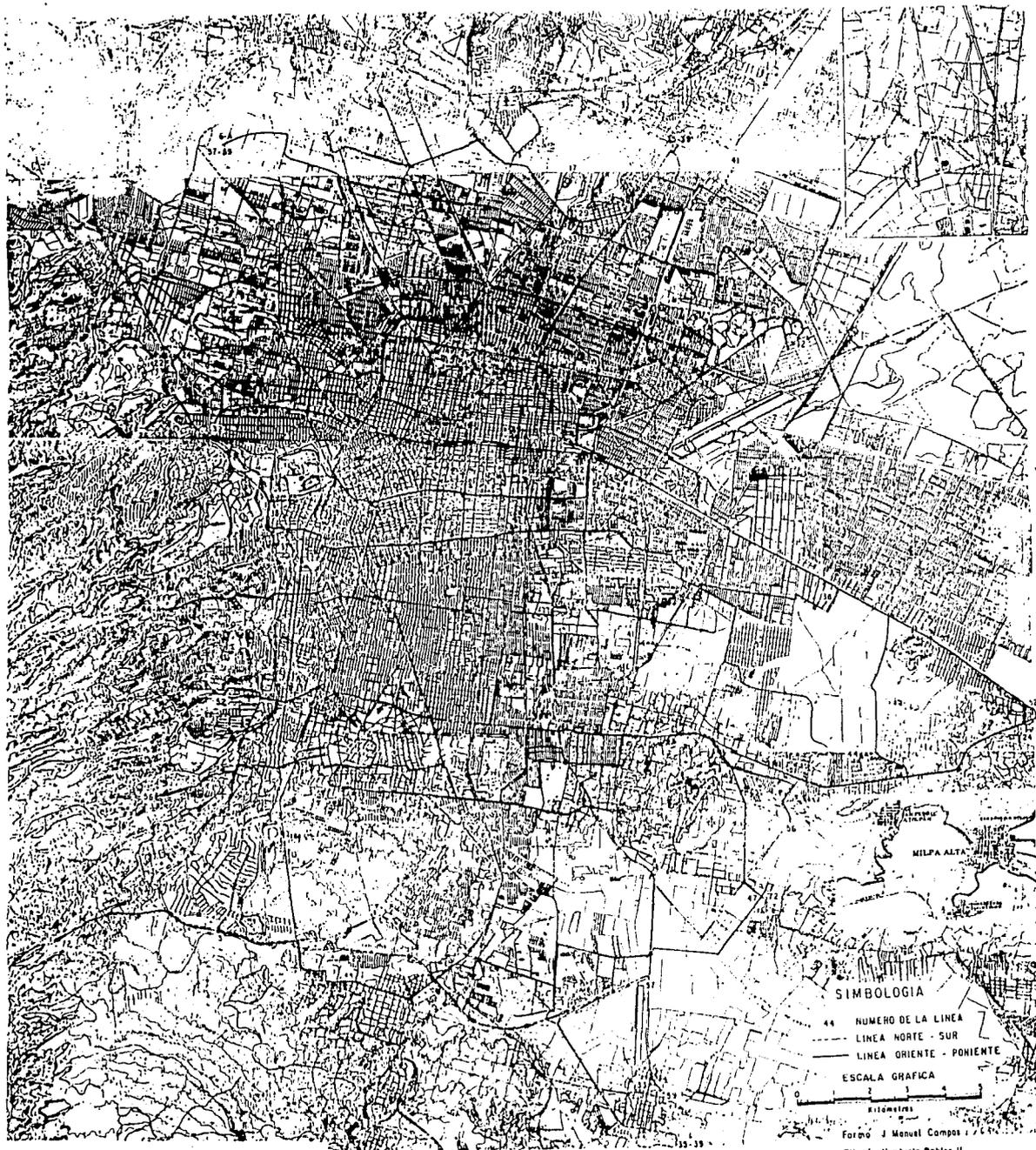
A N E X O S

Anexo 1.- Plano de las Rutas afectadas por la expropiación (figura 1).

Anexo 2.- Instrumento Jurídico de los Taxis Tolerados (Acta de Amparo).

Anexo 3.- Resultados de la entrevista realizada después del cambio (figuras 2 y 3).

FIG. I DISTRIBUCION DE LAS LINEAS DE AUTOBUSES AFECTADAS



-- PUBLICA Y TRANSITO EN EL ESTADO DE MEXICO, DELEGADOS DE SERVICIOS DE POLICIA EN TOLUCA, ESTADO DE MEXICO, INSPECCION DE VEHICULOS DE LA DIRECCION DE SEGURIDAD PUBLICA Y TRANSITO EN TOLUCA, ESTADO DE MEXICO, COMANDANTES DE LAS REGIONES I, II Y IV SUBCOMANDANTES DE REGION, COMANDANTES DE LOS SECTORES, I, II, III, IV, SUBCOMANDANTES DE SECTOR, JEES DE TURNO, OFICIALES DE GUARDIA, PERSONAL ESPECIALIZADO, DELEGADOS DE AUTO TRANSPORTE FEDERAL EN TOLUCA, MEXICO, DELEGADOS DE TRANSPORTE TERRESTRE 15 con domicilio conocido en esta ciudad de Toluca, Los comandantes de regiones y sectores, así como subcomandantes I, II, III, IV, son Toluca, Tenancingo, Tejupilco y Valle de Bravo -- respectivamente los primeros tres autoridades con domicilio en el Palacio de Gobierno, la cuarta autoridad con domicilio en San Mateo Número 2 en Naucolpan, México. Las autoridades dependientes de la Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito, con domicilio bien conocido en esta ciudad de Toluca, actos que hace consistir en: ACTOS REGULADOS. De las autoridades señaladas como responsables ordenamos, reclamamos; las ordenes acuerdos, resoluciones, dictadas por dichas autoridades, tendientes a obstruccionar, detener, y secuestrar vehiculos de los suscritos, así como impedir prestar el servicio de transporte público colectivo en los interiores de ruta, imponiendo de infracciones sanciones, multas y especialmente el secuestro de vehiculos de propiedad o posesión de los pasajeros, con los cuales se presta el servicio, molestándose e infringiendo sanciones, por el solo hecho de prestar el servicio social de transporte público colectivo de pasajeros, se reclama atención que se exige a los suscritos las licencias de conducir como saber que para la legalización expedidas por la Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito un servicio público para conducir vehículos, sus conductores deben de ser personas que no se dedican a sus labores agrícolas y no consisten en la venta por sí de pasajeros, como conductores autorizados en las diferentes inspecciones, así como no se debe anunciar que son por los conductores, por lo que se permite la libre circulación de vehículos de pasajeros y que los que prestan el servicio de transportación de pasajeros de...



-- como taxistas telcados, para la ejecución material de las ordenes, -- por parte de los inspectores, patrulleros, estacionistas, agencias de -- tránsito de cruceros, operadores de gruas para que nos recojan nuestras -- vehiculos, para su depósito, en los corralones oficiales de la Dirección -- General de Seguridad Pública y Tránsito en el Estado de México. - - -

- - - b).- Se reclama también el pretender privar de la libertad personal a los suscritos quejados, el secuestro de automóviles y placas, tarjetas de circulación, licencias de manejo y demás documentación sobre que se pretenden ejecutar por las autoridades ejecutoras conjuntas o separadamente. - - -

c).- así mismo reclamamos la NEGATIVA, MULTITUDINARIA E INCUMPLIMIENTO de las autoridades responsables respectivas de dar trámite al procedimiento legal fijado por ellas mismas a las peticiones de los quejados, formuladas en diferentes fechas a fin de regularizar y legalizar la autorización tácita o implícita por los propios responsables, para prestar el servicio social de transporte colectivo de pasajeros en las siguientes rutas: RUTA PENINSULAR.- Pasando circunvecinos a Toluca, Toluca-CUICUILCO-TOLUCA pasando por los poblados de Jacotitlán, Ixtlahuaca, Cuixtlahuaca a Toluca, Colerinas-Toluca, pasando por los poblados de Valle Bravo, Avandaro, Coaquahuatpec, Villa Victoria, Tenexpa-Toluca, Pasando por Tlachaloya y Huaniles, Villa Cuautemoc-Toluca, pasando por los poblados de Xonotlán y Huaniles, Toluca-Jiquipilco y Huaniles, pasando por Ixtlahuaca y Huaniles, LA MEXQUERRA-TOLUCA.- Pasando por los poblados de Coayacacán Mateo Valente, Lirio, Santa María Chimalmiltepec y Xonotlán-Chalma-Toluca, comprendido los poblados de Xonotlán, Xonotlincingo, Atzacpa, Toluca, Tenango-Toluca pasando por Tenango de Arriba, Santa María Guajalpa Toluca-Cuicuitlán, pasando por Cuicuitlán y recorriendo ruta de donde Guerra, San Diego de la Laguna las casas de San Mateo San Martín Cuicuitlan - San Mateo, Los Ahumados de Toluca, San Mateo, Santa Ana Cuicuitlan, de la vía Alfrede del Toro por Cuicuitlan Toluca donde se tiene un interés común con la ciudad de Toluca cuando se trata de dar trámite a las denuncias y peticiones de los quejados para que se les devuelva a los mismos los vehículos, entre otros, al no haberse efectuado el trámite de legalización de nuestros vehículos. - - -

d).- Igualmente se reclama la abstención y omisión de las autoridades a las peticiones y solicitudes de los suscritos quejados, así como



--- las autoridades se ponesen por los estudios que se han reali-
zados, para determinar la procedencia de la declaratoria de nul-
dad de algunas de las peticiones que se han hecho desde fecha veinte de
agosto de mil novecientos ochenta y seis, diecisiete de noviembre de
de mil novecientos ochenta y seis, veintinueve de enero de mil no-
vecientos ochenta y ocho, diecisiete de marzo de mil novecientos
ochenta y ocho. ---

2.- Se admitió la demanda se solicitaron informes justifica-
dos y el día de hoy se celebró la audiencia constitucional, en
los términos del acto que antecede. ---

C. O. N. S. I. D. E. N. A. N. O. U.

1.- Los C.C., Gobernador Constitucional del Estado, Secre-
tario de Desarrollo Urbano y Obres Públicas del Estado, Cabos con-
sejeros en esta ciudad, Oficial de Guardia del Primer Turno -
adscrito a la región III, Oficial de Guardia del Segundo Turno -
adscrito a la Región III, Jefe del Segundo Turno dectado en la
Región III, Jefe del Primer Turno dectado en la Región III y Co-
mandante de la tercera región todas estas autoridades con resi-
dencia en Teajupilco, México al rendir su respectivo informe jus-
tificado, negaron los actos reclamados que se les atribuyen, ---
sin que se haya aportado prueba en contrario, por lo que procede
cobrarse en el juicio con fundamento en el artículo 74 fracción
IV de la Ley de Amparo y en la Tesis Jurisprudencial 100ero 4,
visible en la página 12, de la octava parte del Último Apéndice
del Sentenario Judicial de la Federación. ---

II.- Las restantes autoridades señaladas como responsables
niegan categóricamente los actos reclamados que se precisan en
los incisos b), c) y d) de la demanda de garantías con excepción
del Secretario General de Gobierno del Estado de México, motivo
por el cual procede decretar el sobreseimiento en el presente --
juicio respecto de los actos que a las citadas autoridades se re-
quiere con fundamento en el artículo 74 fracción IV de la Ley de
Amparo. Sobreseimiento que se hace extensivo respecto de los ac-
tos reclamados al Secretario de Gobierno del Estado de México --
ordenado con los incisos b), c) y d). ---

III.- Las autoridades señaladas como responsables excepto-
las que se precisan en el considerando primero convienen en la --



existencia del acto reclamado que se precise en el inciso b) del capítulo respectivo de la demanda de garantías. El C. SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO confiesa la existencia del acto reclamado que se con tiene en el inciso d) de la demanda de garantías. - - - - -

IV.- Se expresan como conceptos de violación los siguientes:--

PRIMERO.- Se violan en nuestro perjuicio las garantías contadas en el artículo 50 Constitucional, en virtud de que éste otorga como garantía individual a todo gobernado el derecho de dedicarse a la profesión, industria, comercio o trabajo, que le acomode -- siendo lícitos lo cual implica una obligación para las autoridades -- el no impedir la actividad que desarrolle el gobernado la menos que esa actividad sea ilícita; es decir que esta prohibida por la ley, -- la propia constitución establece los casos en los que sí se puede -- impedir el libre ejercicio de una actividad, esto es cuando se atentan -- que derechos de terceros o cuando se ofenden los derechos de la -- sociedad; en el primer caso solo puede impedirse el libre ejercicio -- de la actividad mediante resolución judicial y en el segundo caso -- podrá ser mediante resolución gubernativa, es menester aclarar en -- la causa que nos ocupa, no hay resolución judicial, ni gubernativa, que impide la prestación de esta actividad, es decir cuando una actividad se ha venido prestando y posteriormente se pretende impedir tal prestación de servicio debe haber una resolución judicial o gubernativa que impida dicha actividad, además de que ya -- hemos formulado por escrito nuestras solicitudes, tanto de los señores de la Procuraduría y satisficieron las condiciones señaladas, -- para dedicarnos al trabajo de taxistas de transporte colectivo, -- el -- tenemos con permisos oficiales esta lícita y restringida -- actividad nuestros derechos constitucionales de dedicarnos a una actividad lícita de conformidad con la garantía constitucional otorgada -- en el artículo 50 Constitucional, se violó en nuestro perjuicio -- la garantía antes referida, en virtud de que con los actos reclamados se nos trata de impedir lo que dicha garantía individual nos -- otorga, esto en relación con los incisos e y b) de la demanda de garantías reclamadas. SEGUNDO.- Se violó en nuestro perjuicio lo que -- contiene el artículo 50 Constitucional, tanto la negativa y abstención de dar contestación a las peticiones y solicitudes de los



RECEIVED

"...parte, tales como autobuses y camiones de diversa capacidad. Los
 "conceptos de violación antes descritos, encuentran su sustentación"
 "en las siguientes Jurisprudencias: 470.- Visible en la página ----"
 "2767, tercera parte Tomo relativo a la Segunda Sala del Apéndice al --"
 "Semenario Judicial de la Federación 1917-1975 que dice "PETICION --"
 "DERECHO DE TERMINO PARA EL ACUERDO RESPECTIVO.- (transcribe tésis)"
 "339.- Visible en la página 580 tercera parte, tomo respectivo a la"
 "Segunda Sala, del Ultimo Apéndice al Semenario Judicial de la Fede--"
 "ración que dice: "ACTO ADMINISTRATIVO, ORDEN Y REVOCACION DE GARAN--"
 "TÍAS DE AUDIENCIA FUNDAMENTACION Y MOTIVACION.- (Transcribe Tésis)."
 "IV.- Son fundados los conceptos de violación hechos valer por --"
 "los quejosos." -----

En efecto, a fojas número 74, obra la documental pública consi-
 stente en acrito dirigido al C. Licenciado Emilio Cheuyffest Chemor,
 Secretario de Gobierno del Estado de México, recibido por la Secreta-
 ría de Gobierno en fecha 22 de marzo de 1988, el cual se encuentra --
 debidamente sellado por la misma Secretaría suscrita por el Director
 del Grupo en el cual se le hace al Secretario de Gobierno la petición
 para regularización y concionamiento de servicios colectivos de To-
 luca, también obra en autos la documental pública consistente en la --
 reunión celebrada el 15 de octubre de 1988, presidida por el C. Licen-
 ciado Hugo Pérez Aguilar y por el C. Lic. Victor Quiroz, actual Vocal
 Ejecutivo de la Comisión del Transporte en el Estado de México y Sub-
 director de Gobernación del Estado de México, con asistencia de perso-
 nas intervinientes que se describen en los minutos y en representación del
 grupo coordinador "Grupo Sindical" en lo que se resolvió respecto de
 la aplicación, girar instrucciones para proceder al trámite de empla-
 camiento y otorgamiento que se encuentran pendientes desde el último
 periodo de regularización que fue en 1986, en dicho minuto se hace --
 constar que para efectuar los trámites legales para concesiones se ag-
 rúe a un representante de cada organización, acordándose en dicha --
 reunión que se lleven a cabo los estudios de campo y análisis para --
 el seguimiento a los solicitantes de sección 07 de taxis de Toluca y
 transporte colectivo del Valle de Toluca de las organizaciones sindi-
 cales "Fidal Valóquez"; también se anexaron en los autos del presen-
 te juicio la declaratoria de existencia de necesidad pública de trans-



parte del Estado de México con las modalidades que se mencionan en la misma.

De lo anterior tenemos que si los quejosos han venido prestando el servicio de transporte con conocimiento de las autoridades responsables y éstos han solicitado en diversos escritos la regularización del servicio de transporte que vienen prestando y además acreditaron la necesidad pública de transporte en el Estado de México, sin que las responsables hayan dado contestación a las peticiones eludidas, con tal proceder se vulnera en perjuicio de los quejosos el derecho de petición, dejando en estado de indefensión a los impetrantes que lesionan sus derechos, violándose en su perjuicio las garantías consagradas en los artículos 14 y 16 de la Constitución General de la República, y más aún el pretender las autoridades señaladas como responsables evitar que los ahora quejosos presten servicio de transporte en los lugares que lo han venido haciendo, es decir con ello se les está impidiendo dedicarse a una actividad lícita como lo es el de prestar servicio de transporte. En estas condiciones es procedente conceder a los quejosos el Amparo y la Protección de la Justicia Federal solicitada para el efecto de que todas las autoridades señaladas como responsables se abstengan de causar molestias a los quejosos que atiendan e impidieren la prestación del servicio público de transporte en los rutas que eluden en su escrito de demanda, y que previamente no se les ha otorgado la garantía de audiencia con violación al artículo 14 de la Constitución General de la República.

Lo antes dicho encuentra su sustentación, además en las siguientes jurisprudencias: 470, visible en la página 777, tercera parte -- Segunda Sala del Apéndice al Semanario Judicial de la Federación -- 1917-1975, que dice: "PETICION, DERECHO DE TERMINO PARA EL ACUERDO" "RESPECTIVO.- Atento a lo dispuesto por el artículo 80 de la Constitución, que ordena que a toda petición debe recaer el acuerdo respectivo, es indudable que se han pasado más de 4 meses desde que una persona presenta un escrito y ningún acuerdo recae a él, se viola lo que garantiza consagra el citado artículo constitucional;" 339, visible en la página 580, tercera parte, Tercera Sala, del Apéndice al Semanario Judicial de la Federación, que dice: "ACTOS ADMINISTRATIVOS ORDEN Y REVOCACION DE GARANTIA DE AUDIENCIA, FUNDAMENTACION Y MOTIVACION.- Dentro de nuestra competencia constitu-





"cional, basta que una autoridad tenga atribuciones para dictar alguna
 "determinación, por lo que esta se considere legal e imperiosamente
 "irrevocable; máxime cuando tal determinación es revocatoria de otra
 "anterior otorgada en favor de algún individuo. Los artículos 14 y
 "15 de la Constitución General de la República imponen a todas las
 "autoridades del país la obligación de oír en defensa a los posibles
 "afectados con tales determinaciones, así como lo de que éstas, al
 "pronunciarse, se encuentren debidamente fundadas y motivadas."; Té-
 "nida número 66, visible en la página 112, octava parte, Tomo Común al
 "pleno y a las Salas del Último Apéndice al Semanario Judicial de la
 "Federación que expresó: "AUDIENCIA, GARANTIA DE DEBE RESPETARSE AUN
 "QUE LA LEY EN QUE SE FUNDE LA RESOLUCION NO PREVIA EL PROCEDIMIENTO
 "PARA TAL EFECTO." La circunstancia de que no existe en la Ley apli-
 "cable precepto alguno que imponga a la autoridad responsable la obli-
 "gación de respetar a alguna de las interpusos la garantía previa de
 "audiencia para pronunciar la resolución de un asunto, cuando los
 "actos reclamados le perjudican, máxime a la autoridad de darle opor-
 "tunidad de oír en defensa, en atención a que, en ausencia del pre-
 "cepto específico, se halla el mandato imperativo del artículo 14
 "Constitucional que protege dicha garantía en favor de todos los go-
 "bernados, sin excepción."

Es cierto que el Secretario de Gobierno remitió a este Juzgado --
 el oficio número 12/77 de fecha 16 de enero de 1960 en que se con-
 testación al curso que los quejosos le dirigieron, sin embargo no apare-
 ce acreditado que dicha contestación se les hubiese hecho de su conoci-
 miento a los quejosos, de acuerdo con la Jurisprudencia número 208, --
 visible en la página 353, octava parte, Tomo Común al Pleno y a las --
 Salas del Último Apéndice al Semanario Judicial de la Federación, cuyo
 rubro expresa: "PETICION DERECHO DE FORMALIDADES Y REQUISITOS." --

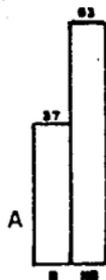
Por lo anteriormente expuesto y fundada y con apoyo, además en --
 lo dispuesto por los artículos 76, 77, 78 y 80 de la Ley de Amparo; es
 de resolverse; y, -----

SE RESUELVE

PRIMERO.- Se sobrese en el presente juicio de garantía promovido por VALENTIN ANGEL TORRES MARTINEZ Y CONSERVADOS, en contra de -



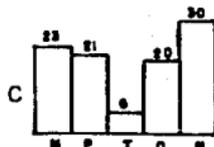
% de beneficiados e no, en cuenta al número de autobuses tomados despues del cambio



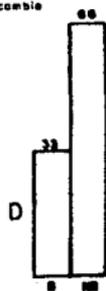
% de personas que tomaban otro tipo de transporte antes del cambio



% de personas que toman otro tipo de transporte despues del cambio



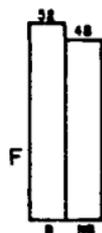
% de beneficiados e no, en cuenta al gasto diario despues del cambio



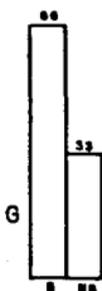
% de beneficiados e no, en cuenta al número de autobuses que no dejan pasar para poder abordar



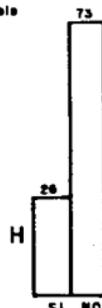
% de beneficiarios e no, en cuenta al tiempo invertido en transporte



% de personas beneficiadas e no, despues del cambio

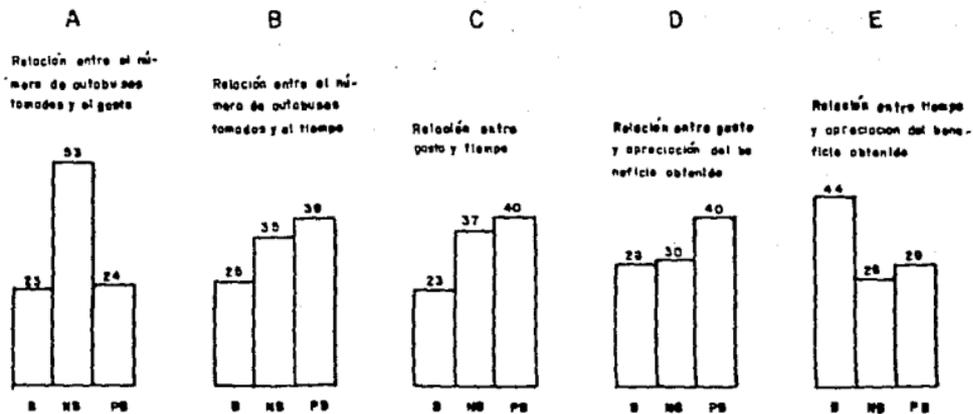


% de personas que consideran que el gobierno ha resuelto e no, el problema de transporte



M - Metro O - Otros B - Beneficiados
 P - Pasero R - Rápido NB - No Beneficiados
 T - Transporte

Figura 2



B : Beneficiarios

NB : No beneficiados

PB : Parcialmente beneficiados

Figura 3